SKRZYDLATA POLSKA

NR 29 (1045) ● 18 LIPCA 1971

CENA 2 ZŁ.

22 LIPCA ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI

Sukces Stanisława Kluka

Triumfator XVI Szybowcowych Mistrzostw Polski podstawowe szkolenie szybowcowe odbył w Lesznie, w r. 1957, u instr. Mariana Torza. Od początku związał się z Aeroklubem Stalowowolskim i pozostał mu wierny do dziś. W pierwszych latach pracował jako instruktor modelarstwa, a od 1967 r. jest instruktorem lotniczym.

Szybowcowy talent Stanisława Kluka uwidocznił się bardzo szybko. Już po trzech latach treningu zdobył odznakę diamentową. Pobił rekord międzynarodowy na trasie trójkąta 100 km na „Bocianie". Znakomite też miejsca zajmował na zawodach. Był drugi w mistrzostwach Jugosławii (1970) i Czechosłowacji (1968), w ubiegłym roku wywalczył tytuł szybowcowego wicemistrza Polski. Dwukrotnie zwyciężył w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej" o memoriał Ryszarda Bitnera (1955 i 1967).

W powietrzu podejmuje śmiałe decyzje, jest zawodnikiem ofensywnym, który śmiało idzie do przodu. Bardzo lubiany przez kolegów za skromność, koleżeńskość i bezpośredniość. Ma duże poczucie humoru.

Na XVI SMP odniósł podwójny sukces, bowiem jego uczeń i wychowanek, ubiegłoroczny mistrz juniorów Henryk Poźniak, w debiutowym starcie na mistrzostwach wywalczył doskonałe dwunaste miejsce w klasyfikacji końcowej.

W rezultacie zwycięstwa na XVI SMP Stanisław Kluk znalazł się w grupie naszych szybowcowych asów, którzy będą przygotowywali się do udziału w przyszłorocznych mistrzostwach świata.

Obok: Stanisław Kluk przy swej „Cobrze", na mistrzostwach w Lesznie.

Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem FIHM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 5455 U-21

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

MYŚLĄ SERCEM CZYNEM LUDOWEJ OJCZYŹNIE

22 lipca 1971 r. w dniu Święta Odrodzenia Polski — czytamy m.in. w apelu Ogólnopolskiego Komitetu Współpracy Organizacji Młodzieżowych — spotkają się w Katowicach młodzi robotnicy i inżynierowie, rolnicy i agronomowie, studenci, żołnierze (...) Spotkanie podsumuje wysiłki młodzieży polskiej podjęte na apel Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, które są wyrazem jej spontanicznego poparcia dla przemian zapoczątkowanych na VII i VIII Plenum KC PZPR. Wytyczone przez partię kierunki wszechstronnego rozwoju naszej socjalistycznej Ojczyzny młodzież polska popiera myślą, sercem i czynem. Organizacje nasze podjęły pożyteczne akcje: „Dar Ojczyźnie", „Ojczyźnie, wsi i sobie", „Harcerska służba Polsce", „Studencka służba Polsce", „Żołnierski trud ludowej Ojczyźnie". Wszystkie one nawiązują do ideałów i pięknych tradycji walki pokoleń naszych poprzedników, pokoleń pionierskiego trudu pierwszych lat władzy ludowej, pokoleń heroicznej walki o Polskę Ludową".

Na to ogólnopolskie spotkanie młodzieży w Katowicach przybędzie 6 tysięcy delegatów, zgrupowanych w miasteczku namiotowym na lotnisku Aeroklubu Śląskiego: najlepsi z najlepszych, dobrze znani w swoim otoczeniu z aktywności społecznej i zawodowej. Nie zabraknie wśród nich również żołnierzy w stalowych lotniczych mundurach — delegatów KMW z Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Bilans przedsięwzięć młodzieży wojskowej, podejmowanych pod hasłem „Żołnierski trud ludowej Ojczyźnie", jest niemały. Zostanie on przedstawiony w Katowicach kierownictwu partii i rządu podczas centralnej imprezy Zlotu w dniu 22 lipca.

Formy młodzieżowego działania w lotnictwie wojskowym są różnorodne. Większość z nich wychodzi naprzeciw zadaniom szkoleniowo-wychowawczym, dając świadectwo patriotyzmu i jedności ideowo-politycznej żołnierzy z nowym kierownictwem partii. Podjęto i wykonano tysiące zobowiązań i inicjatyw — zespołowych i indywidualnych. Nie zabrakło też zobowiązań typowo produkcyjnych. W samych tylko Wojskach Obrony Powietrznej Kraju ich wartość szacunkowa wynosi blisko 7 milionów złotych, z tego około 2 miliony przypada na rzecz gospodarki narodowej. Trzeba również dodać, że żołnierze Wojsk OPK przekazali społeczeństwu w ramach honorowego krwiodawstwa ok. 1 500 litrów krwi.

Liczne zobowiązania i wiele inicjatyw przejawia również młodzież z lotnictwa cywilnego, szczególnie młodzi członkowie kół lotniczych i harcerskich drużyn lotniczych. Wymownym tego przykładem jest młodzież z Aeroklubów: Rzeszowskiego, Białostockiego i Bielsko-Białskiego. Pięknym dorobkiem może się poszczycić, na przykład, koło lotnicze przy Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Łańcucie, które w kwietniu br. powołało eskadrę czynu społecznego, realizując zobowiązanie wartości ponad 10 tys. zł. Młodzież tego Technikum wykonała w czynie społecznym kompleks urządzeń sportowych wartości ok. 800 tys. zł.

Młodzież lotnicza, wojskowa i cywilna, wita ogólnopolski zlot młodych budowniczych Polski Ludowej w Katowicach licznym dorobkiem, przykładem dobrej roboty, dając na swoich skromnych odcinkach jakże wymowny wyraz pracy dla ludowej Ojczyzny — myślą, sercem, czynem! (zy)

Z okazji
ŚWIĘTA ODRODZENIA POLSKI

składamy naszym Czytelnikom najlepsze życzenia wszelkiej pomyślności w nauce, pracy i działalności społecznej oraz w życiu osobistym

REDAKCJA

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

WARSZAWA

● **29 czerwca br.** odbyło się VI plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, poświęcone aktualnym zadaniom związku i aktywu gospodarczego w programie poprawy warunków socjalno-bytowych załóg. Członek ZG **Hugo Wandel** z Biura ZG APRL mówił m. in. na plenum o sytuacji socjalno-bytowej kadry lotnictwa sportowego, informując o ekwiwalencie dla personelu latającego aeroklubów, który ze względów zdrowotnych nie może wykonywać swej pracy w powietrzu.

*

● **30 czerwca br.** zatrzymał się w stolicy, w drodze powrotnej z Moskwy do Paryża, szef sztabu sił powietrznych Francji — gen. G. Gauthier. Gość francuski zwiedził zabytki stolicy, a 1 lipca br. spotkał się z szefem Sztabu Generalnego WP — gen. dyw. B. Chóchą.

*

● **W Muzeum** Techniki NOT w PKiN otwarto 5 lipca, staraniem ZG TPPR, ZG NOT i PTA, wystawę radzieckich osiągnięć w Kosmosie, której głównym eksponatem jest model pojazdu księżycowego „Łunochod — 1". Fragment wystawy poświęcono bohaterskiej załodze „Sojuza — 11" — **G. Dobrowolskiemu, W. Wołkowowi i W. Pacajewowi**, którzy zginęli niedawno w służbie nauki i ludzkości.

*

● **VI Ogólnopolskie** zawody spadochronowe o puchar przewodniczącego Prezydium WRN, rozgrywane nad Zalewem Zegrzyńskim, zakończyły się zwycięstwem **Czesława Kudłaka** z Aeroklubu Jeleniogórskiego. Drugie miejsce zajął Jugosłowianin **Slavolub Godić**, a trzecie **Marek Szugzda** z Aeroklubu Warszawskiego. Zespołowo pierwsze miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Warszawskiego, przed ekipą skoczków jugosłowiańskich i reprezentacją Wrocławia. Sędzią głównym zawodów był **Tadeusz Litwiński**. Odnotowujemy tu z uznaniem, że znana rzeźbiarka warszawska pani **Wiktoria Ilin** ofiarowała Aeroklubowi Warszawskiemu w charakterze upominków dla uczestników zawodów piękne plakietki z ceramiki.

*

● **Zainteresowanych** Czytelników informujemy, że Polskie Radio w programie III nadaje cykl audycji poświęconych historii lotnictwa polskiego pt. „SP — 71, Start!". Nadawane są one, począwszy od soboty 19 czerwca b.r. co drugi tydzień o godz. 21.00. Audycje przygotowuje red. **Jerzy Waglewski**, przy współpracy dra **Bronisława Dostatniego**. Zachęcamy do słuchania.

ŁÓDŹ

● **Raport** komisji partyjno-rządowej powołanej dla opracowania założeń dalszego rozwoju Łodzi, a który zostanie przedstawiony władzom centralnym, wnioskuje m. in. włączenie do krajowej sieci komunikacji lotniczej.

WROCŁAW

● **W związku** z tragiczną śmiercią radzieckich kosmonautów, prezes Zarządu Krajowego Klubu Twórców lotniczych przy APRL **Janusz Meissner** przesłał na ręce Ambasadora ZSRR w Polsce telegram kondolencyjny następującej treści: „Wstrząśnięci do głębi tragiczną śmiercią bohaterskich kosmonautów radzieckich, składamy na Wasze ręce serdeczne kondolencje. Na zawsze pozostaną w naszej pamięci imiona wspaniałych radzieckich zdobywców Kosmosu, którzy dla wielkiej sprawy oddali własne życie. Cześć ich pamięci!".

KONKURS NA REPORTAŻ

ZG AEROKLUBU PRL, KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH SDP I KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH PRZY APRL

(Regulamin konkursu)

Dążąc do stałego podnoszenia poziomu publicystyki o tematyce lotniczej w prasie, radio i telewizji, Zarząd Główny Aeroklubu PRL ogłasza przy współudziale Klubu Publicystów Lotniczych SDP i Klubu Twórców Lotniczych przy APRL konkurs na reportaż nt. „Rola Aeroklubu PRL w przygotowaniu społecznym i zawodowym młodzieży do służby w lotnictwie wojskowym i cywilnym".

§ 1.

Reportaż powinien uwydatniać wartości ideowe i społeczno-polityczne zawarte w zadaniach statutowych Aeroklubu PRL oraz wykazywać konkretne przykłady osiągnięć w wychowaniu młodych adeptów lotnictwa.

§ 2.

Za najlepsze reportaże przyznane zostaną nagrody z funduszu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w następującej wysokości:

I nagroda — 8 000 zł
II nagroda — 5 000 zł
Dwie III nagrody — po 3 000 zł

§ 3.

W skład jury konkursu wchodzą przedstawiciele: Biura Prasy KC PZPR, Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Klubu Twórców Lotniczych oraz ZG Aeroklubu PRL. Jury wybiera spośród siebie przewodniczącego i sekretarza. Jury może nie przyznać pierwszej nagrody lub dokonać innego podziału nagród, w zależności od poziomu prac nadesłanych na konkurs. Interpretacja niniejszego regulaminu należy wyłącznie do jury.

§ 4.

Każdy z uczestników konkursu może nadesłać najwyżej 3 reportaże opublikowane w prasie albo emitowane w radio lub telewizji.

§ 5.

Opublikowane reportaże (wycinki lub taśmy) należy nadsyłać w terminie do dnia 15 listopada 1971 r. (decyduje data stempla pocztowego), na adres: Zarząd Główny Aeroklubu PRL — Dział Propagandy, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55, z dopiskiem „KONKURS".

§ 6.

Ogłoszenie wyników konkursu i wręczenie nagród nastąpi w terminie do 1 stycznia 1972 roku.

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU PRL
KLUB PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH SDP
KLUB TWÓRCÓW LOTNICZYCH PRZY APRL

Z TYGODNIA

PODZIĘKOWANIE ZA OPERACJĘ „DUET"

JAK już relacjonowaliśmy, w dniach 25—26 maja br. na terenie Stargardzkich Zakładów Farmaceutycznych „Polfa" została przeprowadzona przez zespół Wojsk Lotniczych operacja „Duet", polegająca na przeniesieniu przy użyciu śmigłowców dwóch wielkich zbiorników na nowe miejsce.

Ostatnio do Kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i Dowódcy Wojsk Lotniczych wpłynęło pismo ze Zjednoczenia Przemysłu Farmaceutycznego „Polfa" w Warszawie, któremu podlegają stargardzkie zakłady, w których m. in. czytamy:

„Pragnę przekazać dla Zespołu Wojsk Lotniczych serdeczne podziękowanie, gratulacje i najwyższe uznanie dla wykazanej ofiarności, zapału oraz doskonale opanowanych umiejętności dowódczych i sztuki pilotażu, a zwłaszcza mjr. pil. mgr. inż. **KAZIMIERZOWI POGORZELSKIEMU**, mjr. pil. **BRONISŁAWOWI GAWDZISOWI**, kpt. pil. **JÓZEFOWI WIETESZE**, por. inż. **WŁADYSŁAWOWI PARZYGNATOWI**, por. **HENRYKOWI KORZENIOWI**, kpt. **RYSZARDOWI ROGALSKIEMU**, por. **RYSZARDOWI KOSECKIEMU**, st. sierż. **RYSZARDOWI PĘDZIOCHOWI** i st. sierż. **TADEUSZOWI MALINOWSKIEMU.**

Operacja „Duet" wykonana nieodpłatnie przez zespół Wojsk Lotniczych przyniosła naszemu przemysłowi korzyści w postaci dodatkowej produkcji wartości około 1,5 mln zł, nie licząc oszczędności na kosztach robocizny, które poniósłby zakład przy tradycyjnej metodzie wymiany zbiorników.

Operacja „Duet", jako pionierska praca w dziedzinie nowoczesnej technologii wymiany zbiorników, była śledzona z wielką uwagą przez całe społeczeństwo. Pomoc i współpraca Wojsk Lotniczych z przemysłem była przykładem ofiarnej, pożytecznej pracy dla dobra naszej ludowej Ojczyzny"

W SKRÓCIE ZE ŚWIATA

ROZMOWY ZSRR — USA O WSPÓŁPRACY W KOSMOSIE

Rozpoczęte niedawno rozmowy ekspertów radzieckich i amerykańskich na temat współpracy obu krajów w Kosmosie będą kontynuowane w Moskwie, w końcu br. Przedmiotem rozmów będą sprawy związane z łączeniem pojazdów i stacji kosmicznych ZSRR i USA, które w tym samym czasie będą się znajdować w przestrzeni kosmicznej. W sprawie tej — jak wiadomo — osiągnięte już wstępne porozumienie.

WYROKI W PROCESIE W KISZYNIOWIE

Sąd Najwyższy Mołdawskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej w Kiszyniowie wydał wyrok w procesie grupy 9 osób oskarżonych o udział w przygotowaniach do porwania i uprowadzenia za granicę samolotu pasażerskiego An-2 i rozpowszechnianie oszczerczych materiałów antyradzieckich. Osoby te skazane zostały na kary pozbawienia wolności od roku do 5 lat.

SAMOTNY LOT NAD BIEGUNEM PÓŁNOCNYM

Sheila Scott, znana brytyjska pilotka, autorka wielu rekordów międzynarodowych, dokonała nowego wyczynu: jako pierwsza przeleciała samotnie, na małym samolocie turystycznym, nad Biegunem Północnym. W nocy z 28 na 29 czerwca br. dzielna kobieta wylądowała szczęśliwie w Point Barrow, na Alasce.

KATASTROFA CZY ZBRODNIA?

Sensacyjne wyniki przyniosło śledztwo w sprawie katastrofy francuskiego samolotu „Caravelle", który przed 3 laty runął do Morza Śródziemnego, powodując śmierć 95 pasażerów i całej załogi. Po wydobyciu szczątków samolotu z dna morza znaleziono we wraku osiem kul rewolwerowych. Przypuszcza się więc, że na pokładzie mogło dojść do strzelaniny. Ostatni zapis rozmowy pilota z lotniskiem brzmiał: „Kłopoty na pokładzie".

WALKA O PASAŻERÓW

Największe towarzystwa lotnicze w USA rozpoczęły walkę o pozyskanie sobie nowych pasażerów, głównie wśród młodzieży. Około 20 towarzystw obniżyło znacznie opłaty za turystyczne przeloty przez Atlantyk dla „młodzieży" do 30 lat. Zniżki są znaczne, bowiem obecne ceny ulgowych przelotów wynoszą od 150 do 505 dolarów. Natychmiast zareagowała na to belgijska SABENA obniżając opłatę za przelot Bruksela — N. Jork i z powrotem do 220 dolarów dla studentów poniżej 30 lat.

W 21 rocznicę pamiętnego lądowania samolotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" dokonano w Dysie uroczystego odsłonięcia pomnika.

POD SKRZYDŁAMI LUBELSKA ZIEMIA...

TADEUSZ CHWAŁCZYK

TRAGICZNY wrzesień 1939 roku miał na Lubelszczyźnie 35 dni. Ostatnia bitwa regularnych oddziałów Wojska Polskiego w kampanii obronnej zakończyła się bowiem 5 października pod Kockiem. Trzy dni wcześniej polski samolot wykonał ostatni lot bojowy.

Por. pil. Piorunkiewicz, dowódca złożonej z trzech samolotów 13 eskadry szkolnej, poleciał wraz z obserwatorem Zawiśnym na rozpoznanie w kierunku Lublina. Nad Firlejem nastąpiło niespodziewane spotkanie z nieprzyjacielem. Na podwórku przed wiejską szkołą lotnicy spostrzegli kilka samochodów i motocykli, a wokół nich sylwetki w mundurach feldgrau. Uzbrojenie polskiego samolotu stanowiły jedynie trzy granaty ręczne. Mimo zajadłego ognia z ziemi, zdecydowali się wykonać nalot. Rzucone ręką Zawiśnego granaty eksplodowały tuż przy samochodach. O skutkach ataku załoga przekonała się w drodze powrotnej znad Lubartowa. Na szkolnym podwórku dymiły wraki spalonych samochodów.

Wykonanie dalszych lotów uniemożliwił eskadrze por. Piorunkiewicza brak paliwa.

★

Wielu lotników, którym nie udało się przedostać do Rumunii czy na Węgry, pozostało w kraju zajętym przez okupanta i zasiliło szeregi ruchu oporu. A Lubelszczyzna stała się kolebką partyzanckich oddziałów. W archiwalnych raportach dowódców można spotkać liczne ślady naziemnych działań ludzi przestworzy. Specjalizowali się zwłaszcza w rozpoznawaniu sił lotniczych przeciwnika. Znali przecież doskonale liczne lotniska, z których niegdyś startowali.

Oto raport nieznanego zwiadowcy, z czerwca 1944 roku, o sytuacji w Dęblinie.

„Na lotnisku dwumotorowe Heinkle — 70 szt. Część z nich znajduje się już na lotnisku Zajezierze. 15 Junkersów i 40 Messerschmittów. Żołnierzy 1500."

Albo radiogram nadany do Sztabu Polskich Partyzantów w Równem.

„17.06.44. — Prytycki — W rejonie lasu Świdnik, dotykającego do toru kolejowego od strony płd. — skład bomb, ok. 300 000 kg, w tym 18 000 kg bomb gazowych, które mają być użyte jako próba na lasy przeciw partyzantom.

Na zachód od lasu, dotykając toru i lasu jest lotnisko, plac startu betonowany. Na zachodnim krańcu lotniska ustawione samoloty prowizoryczne. Samoloty rzeczywiste zamaskowane wzdłuż zachodniej lisiery lasu aż za drogę Lublin-Mełgiew. W lesie w odległości ok. 200 m od toru, bliżej zachodniej części, zbiorniki benzyny ok. 6 000 000 litrów, częściowo zakopane."

★

We wrześniu 1967 roku przebywał na Lubelszczyźnie, w towarzystwie Iraidy Markiny i jej córki Emmy, podpułkownik rezerwy Aleksander Bodnar. Była to już druga wizyta ppłka Bodnara na Ziemi Lubelskiej. Pierwsza nastąpiła w tragicznych okolicznościach w nocy z 19 na 20 czerwca 1944 roku.

Nocny bombowiec, pilotowany przez kapitana Nikołaja Markina, wykonywał zadanie bojowe na zapleczu wroga. W chwilę po meldunku nawigatora Bodnara informującego, że minęli Chełm Lubelski, z tyłu samolotu pojawił się myśliwiec Me-110 i ostrzelał ich kilkoma seriami. Prawy silnik stanął w płomieniach. Eksplodowało paliwo w zbiornikach. Kapitan Markin wydał ostatni rozkaz, polecając wszystkim natychmiastowe opuszczenie samolotu. Licząc opadające na spadochronach sylwetki, Bodnar stwierdził brak jednego członka załogi. Kto nie zdążył?

Odpowiedź na to pytanie otrzymał po kilku dniach, kiedy z pomocą miejscowej ludności trafił do polskiego oddziału partyzanckiego. Płonący samolot z rannym pilotem kapitanem Markinem spadł we wsi. Zarudnia. Tam też, pod lasem znajduje się mogiła radzieckiego lotnika, jednego z wielu, którzy zginęli niosąc wyzwolenie naszemu krajowi. Dopiero po 23 latach od tego zdarzenia ppłk. Bodnar odnalazł grób swego towarzysza broni i odwiedził pamiętne miejsce wraz z jego żoną i córką.

★

Dys to niewielka wioseczka, leżąca kilkanaście kilometrów na północ od Lublina. Przycupnęła zabudowaniami w malowniczym wąwozie nad rzeczką Ciemięgą. Prawdopodobnie nikt nie wspominałby dziś tej wsi, gdyby nie wydarzenia związane z datą 17 sierpnia 1944 roku. Właśnie tego dnia na łąkach pobliskiego folwarku wylądowało 40 bojowych Jaków 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Piloci, lecąc wprost z Gostomla, wiedzieli, że wylądują już na wyzwolonym skrawku Polski. Pod skrzydłami była lubelska ziemia, a Dys dostąpił zaszczytu pierwszego polowego lotniska. Serdecznie, ze wzruszeniem witano tutaj lotników.

Więzy przyjaźni trwają do dziś. Wyrazem ich jest pomnik z sylwetką myśliwskiego samolotu, ufundowany przez społeczeństwo powiatu lubelskiego w 21 rocznicę pamiętnego lądowania. Lotnicy zrewanżowali się piękną szkołą, którą wznieśli własnym sumptem, aby najmłodszym mieszkańcom Dysa ułatwić zdobywanie wiedzy.

Krótko gościli myśliwcy pierwszego pułku na Lubelszczyźnie, odlatując na zachód, na nowe lotnisko wyzwalanego kraju. Ale znak biało-czerwonej szachownicy pozostał. Pod tym znakiem utworzono 31 października 1944 roku w Zamościu — Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego. Wkrótce to samo miasto stało się siedzibą pierwszej szkoły lotniczej. Tu przybywali na edukację w różnych specjalnościach, wszyscy pragnący przywdziać lotniczy mundur — przedwojenni piloci, niedawni partyzanci, młodzi chłopcy.

Po wyodrębnieniu w 1945 roku Oficerskiej Szkoły Lotniczej, która przeniosła się do starego „gniazda orląt" w Dęblinie, Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych pozostała w Zamościu i do dziś kształci mechaników dla naszego lotnictwa.

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

POD SKRZYDŁAMI LUBELSKA ZIEMIA...

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

W pamiętnych dniach 1944 roku Lublin, piastujący godność stolicy odradzającego się państwa, stał się miejscem zalążków lotnictwa komunikacyjnego i sportowego, a także przyszłego biura konstrukcyjnego samolotów.

Antoni Grabowski ma w swym mieszkaniu małe archiwum dokumentów związanych z funkcjonowaniem komunikacji lotniczej w okresie bezpośrednio po wyzwoleniu Lublina. Wspólnie przerzucamy pożółkłe papiery, niektóre unikalnej już wartości.

Oto odręcznie kreślona przez ówczesnego dyrektora Okręgu Lotniczego, inż. Madejczyka, mapa z naniesioną siecią połączeń. Linie osobowe, osobowo-pocztowe i pocztowe. Tę „milionówkę" sporządzono 15 września 1944 roku, ale samoloty komunikacyjno-pocztowe latały już w sierpniu.

Grabowski wydobywa notatnik w twardych okładkach. Na pierwszej stronie rozkład lotów: odlot z Lublina — 9.00, przylot do Białegostoku — 10.00 i kurs powrotny. Kolejna pozycja: Lublin — 9.10, lądowanie w Rzeszowie — 9.50, a następnie start do Jarosławia.

Są także linie komunikacji zagranicznej. Odlot z Lublina o 9.20, przylot do Moskwy — 14.00. Ponadto istniało połączenie z Wilnem i Lwowem. Na tych trasach latały dwusilnikowe Li-2, natomiast ruch pocztowo-pasażerski na obszarze województwa lubelskiego obsługiwały Po-2, popularne „kukuruźniki".

Resort — jak wówczas zwano ministerstwo — Komunikacji, Poczt i Telegrafów PKWN, któremu podlegał Wydział Lotnictwa Cywilnego, dysponował 30 samolotami Po-2 i czterema Li-2. W notatniku znajduję nawet wykaz niektórych pilotów — Kapla, Timoszok, Kałużny, Dejneko czy Pietrenko. Jest cennik biletów — 160 zł za przelot z Lublina do Biłgoraja, 170 zł do Sandomierza, 210 do Siedlec oraz adnotacją o warunkach, jakie musiał spełnić ewentualny kandydat na pasażera:

a) zezwolenie na każdorazowy przelot z Lublina od Ob. Wojewody, a z miast powiatowych od Ob. Starosty

b) posiadać własny środek lokomocji na lotnisko.

Samoloty komunikacyjno-pocztowe bazowały oczywiście na historycznym już lądowisku w Dysie. Z tego okresu zachowała się też oryginalna lista lotów z dnia 20.09.44 r.

Pod pozycją 4 zapis: „Konwojent pocztowy — Korzeniowski, lotnik — Bystrow, nr samolotu — Po-2 11, godz. odlotu — 9.30, godz. przylotu — 13.00, trasa lotu — Lublin, Lubartów, Parczew, Radzyń, Międzyrzec, Biała, Włodawa, Lublin". W uwagach adnotacja: „Konwojent w drodze powrotnej wysiadł w Lublinie obok zamku".

Trudno sobie dziś wyobrazić lądowanie samolotu u podnóża lubelskiego zamku, ale w tamtych latach były tu jeszcze łąki, na których zresztą zorganizowano wkrótce pierwsze szkolenie w pilotażu członków reaktywowanego Aeroklubu Lubelskiego. Ale o tym za chwilę.

Tymczasem jeszcze jeden dokument, związany z komunikacją lotniczą, nieco może humorystyczny, potwierdzający jednak złożoność problemów, z jakimi się wówczas borykano.

Paweł Zołotow obywał się w lotach bez pilotki i okularów — starym zwyczajem odkręcał daszkiem do tyłu sfatygowaną czapkę.

Rok 1944. W drodze na lotnisko Dys. Od prawej: A. Grabowski, Z. Szewczyk, ówczesny minister Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafów — PKWN — pułkownik Rabanowski, Z. Niwiński i kierowca.

Oto zwykły 16-kartkowy zeszyt zatytułowany: „Zarządzenia Dyrekcji Okręgu Lotniczego Lubelskiego". Pod datą 25.10. 1944 r. zarządzenie nr 4: „Z dniem 26.10. 44 konwojenci konwojujący samoloty pasażerskie (w Lublinie p. Osmólski) będą pobierać za zanieczyszczenie przez pasażerów po 50 zł od pasażera, który zanieczyści samolot (kabinę), a nie zechce sam go oczyścić...

...Za powyższe sumy należy nająć posługaczkę, która będzie te nieczystości zamiatać (zmywać czy wycierać)".

Mój rozmówca, to człowiek związany z lotnictwem od lat przedwojennych. Niegdyś pracownik Lubelskiej Wytwórni Samolotów, instruktor spadochronowy i pilot Aeroklubu Lubelskiego. Na rok przed wybuchem wojny zaangażowano go jako instruktora do szkolenia pierwszych skoczków w powstającej formacji — o czym niewielu dziś wie — wojsk powietrzno-desantowych. Przebywał wówczas w Bydgoszczy, w specjalnie utworzonym Wojskowym Ośrodku Spadochronowym.

Czas okupacji spędził Antoni Grabowski na Lubelszczyźnie, by natychmiast po jej wyzwoleniu przystąpić do rozwijania polskich skrzydeł. Był najpierw tzw. ekspedytorem (chyba odpowiednik dzisiejszego zawiadowcy lotniska) w Dysie, od października 1944 roku dyrektorem Lubelskiego Okręgu Lotniczego, a później pełnił wiele funkcji jednocześnie — kierownika placówki „Lotu", instruktora spadochronowego, członka zarządu Aeroklubu Lubelskiego. Obecnie jest kierownikiem lotów w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku i działa jednocześnie w Aeroklubie Robotniczym.

★

Równie znaną postacią w lotniczych kręgach Lubelszczyzny, a nawet kraju, jest Paweł Zołotow. Kilkakrotnie usiłowałem spotkać się z nim, aby zebrać garść wiadomości o pierwszych dniach lotnictwa sportowego Polski Lubelskiej. Drzwi mieszkania zastałem jednak zamknięte. Nestor polskich pilotów, mimo swych 79 lat, nie lubi bezczynnego wysiadywania na emerytalnym — jak sam mawia — „urlopie". Chociaż już nie lata, częściej można go spotkać na lotnisku niż w domu. Ciągle coś majstruje i odtwarza. A ma już przecież na swym koncie zbudowanie samolotu „Farman-IV" (na którym w 1910 roku uczył się latania), wsławionego przelotem kanału La Manche — „Bleriota", „Lotnię" Czesława Tańskiego z 1896 roku, nie licząc dwóch wyremontowanych „Albatrosów" i tyleż „Piper'ów. Tymczasem znowu rekonstruuje kolejny wehikuł powietrzny z okresu I wojny światowej.

Tak więc nie zastawszy pana Zołotowa w domu, sięgnąłem do starych notatek poczynionych w licznych z nim rozmowach.

„Czorta-diabła" — zaczyna zwykle swym ulubionym powiedzonkiem, wspomnienia lotnicze.

„W czasie wojny wywieźli mnie Niemcy na przymusowe roboty do Nadrenii. Zaraz po zakończeniu działań wojennych chciałem wrócić do kraju. Ale nie było czym jechać. Wyruszyłem na piechotę

Antoni Grabowski, wykorzystując nadarzającą się okazję, wsiada do „Szpaka", aby wykonać swój jubileuszowy setny skok ze spadochronem (11.VIII.46).

i tak trochę różnymi pojazdami, ale najczęściej na nogach, dotarłem wreszcie do Lublina. A (u już zaczęli montować lotnictwo."

Pierwsze działania entuzjastów latania ograniczone były do naprawy wieży spadochronowej w Lublinie. Szybowców czy samolotów jeszcze nie mieli. Różnymi legalnymi, a częściej nielegalnymi sposobami, zdobywano potrzebne materiały. No i wreszcie instr. Grabowski przystąpił do szkolenia licznej grupy amatorów... skakania z wieży. Później to nawet studenci z warszawskiej AWF przyjeżdżali do Lublina, bo wieża w stolicy jeszcze nie była wyremontowana.

W niedzielę 11 sierpnia 1946 roku przygotowano pierwszy po wojnie pokaz lotniczy na lotnisku w Świdniku. W organizacji pomagali lotnicy wojskowi, gdyż z samolotami sportowymi jeszcze było „chudo". Przylecieli więc z Dęblina wojacy na Po-2, przywieźli spadochrony. Z pomocą lubliniakom pośpieszył też Aeroklub Łódzki, delegując do Świdnika wszystko co latało. Przyleciał wreszcie pierwszy samolot zbudowany w Polsce Ludowej — „Szpak-2", pilotowany przez szefa pilotażu LWD — Szymańskiego.

Antoni Grabowski wykorzystał nadarzającą się okazję i wykonał swój jubileuszowy setny skok właśnie ze „Szpaka". Zresztą odradzano mu ten eksperyment z nową konstrukcją i musiał nawet złożyć pisemne oświadczenie, że całkowitą odpowiedzialność bierze na siebie i żadnych pretensji w razie wypadku rościć nie będzie.

Pokazy udały się. Ponad dwutysięcznej publiczności zaprezentowano 7 samolotów i szybowiec „Żuraw" oraz liczne skoki spadochronowe.

Tak na dobre to jednak latanie ruszyło w Lublinie dopiero jesienią 1946 roku. Wtedy właśnie pan Paweł Zołotow, piastujący jednocześnie funkcję kierownika Wojewódzkiego Oddziału Lotnictwa Cywilnego i instruktora samolotowego w jednej osobie, przyprowadził z Warszawy pierwszy Po-2. Nosił on znaki rejestracyjne SP-ADD. Z miejsca też przystąpiono do szkolenia pilotów. Pierwszym lotniskiem były tereny Podzamcza, tam gdzie poprzednio „siadali" czasami radzieccy piloci pocztowych „kukuruźników", a dziś znajdują się ogródki działkowe i zieleńce.

Krótko do startu i lądowania, bez hangaru. Jedyny samolot nakrywano pieczołowicie płachtami namiotowymi. Uczniowie mieli do dyspozycji jedną pilotkę i jedną parę okularów — własność prywatną Mieczysława Godlewskiego. Tylko pan Zołotow obywał się bez tych lotniczych rekwizytów — starym zwyczajem, któremu pozostał wierny do ostatniego lotu, odkręcał daszkiem w tył sfatygowaną czapkę, wciskał mocniej na głowę i latał.

Kto to byli ci pierwsi piloci?

Trudno wymienić wszystkich z nazwiska — Bolesław Albiekow, Jan Daczko, Jerzy Tramecourt, Henryk

Zawody modelarskie w 1949 roku. Instr. Mieczysław Opaliński w otoczeniu swych wychowanków.

Niemierski, Zbigniew Bocheński, Roman Pietrzyk, Edward Sieńczyk...

★

Przy ulicy Lubartowskiej mieści się od niepamiętnych czasów Ośrodek Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Lubelskiego. Od niepamiętnych też czasów urzęduje tam Mieczysław Opaliński. Właściwie to można nawet dokładnie określić datę podjęcia przez niego pracy w modelarstwie. Oto angaż z datą 1 lipca 1946 roku, podpisany przez ówczesnego inspektora szkolenia w Departamencie Lotnictwa Cywilnego — Romualda Flacha. A więc równo 25 lat minęło w tym miesiącu od dnia, kiedy popularny pan Miecio podjął trud szkolenia modelarzy lotniczych w Lublinie.

Sam parał się budową modeli już przed wojną, jeszcze jako uczeń lubelskiego gimnazjum im. St. Staszica. W 1930 roku w pierwszych zawodach zwyciężył nawet modelem gumówki. Jego instruktorem był wówczas Janusz Żurakowski, późniejszy pilot I pułku lotniczego, oblatywacz, brat znanego konstruktora polskich śmigłowców — Bronisława.

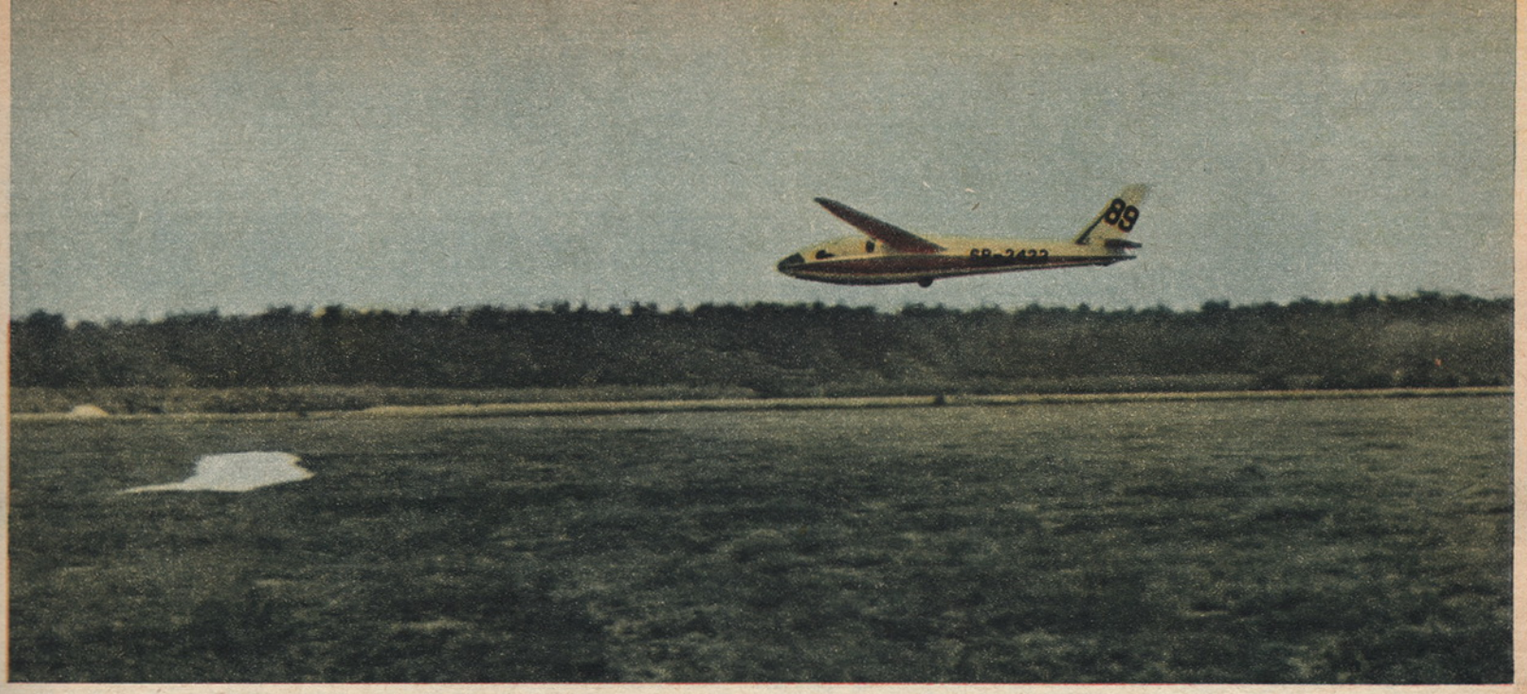
Opaliński okazał się godnym następcą swego wychowawcy. Wyszkolił całe zástępy modelarzy, a wielu z nich to dziś znani ludzie lotnictwa — bracia Kasperkowie, Bogusław Spunda, Mirosław Brzęk i inni.

Pierwszą modelarnię otworzył w baraczku koło wieży spadochronowej, a wkrótce potem w 1947 roku modelarnię szkolną w gimnazjum im. Zamojskiego.

Ciężko było wówczas ze wszystkim — i z materiałami zdobywanymi w drodze rozbiórki skasowanych samolotów, i z narzędziami kompletowanymi z prywatnych zbiorów modelarzy, i z lokalami, a właściwie komórkami, gdzie odbywały się zajęcia.

Ale to były piękne dni. Imponujące zapałem i energią, entuzjazmem ludzi, którzy tworzyli zręby lotnictwa. Często właściwie z niczego.

TADEUSZ CHWAŁCZYK



„Foka-4" na taśmie mety.

MISTRZOSTWA PEŁNE DESZCZU

TEGOROCZNE XVI Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbywały się pod znakiem niepogody. Tym razem czerwcowa aura była głównym przeciwnikiem organizatorów i uczestników mistrzostw. Dopiero końcowego dnia zawodów udało się rozegrać ostatnią, wymaganą regulaminem, konkurencję i wszyscy odetchnęliśmy z ulgą. Na dwa dni bowiem przed końcem mistrzostw brakowało jeszcze dwóch(!) konkurencji. Niepogoda dała o sobie znać już od samego początku. Przez pierwsze dwa dni mistrzostw nie rozegrano żadnej próby. Dopiero 14 czerwca br. szybownicy ruszyli do walki.

NA TRASIE TRÓJKĄTA 206 KM

Tego dnia niebo rozpogodziło się i przy silnych wiatrach zachodnich i północno-zachodnich zaczęły powstawać fractocumulsy na wysokości 600—900 metrów. Kierownik sportowy Józef Dankowski zaplanował w tych warunkach prędkościowy przelot po trasie Leszno—Zielona Góra — Lubin — Leszno (206 km). Zawodnicy zdawali sobie sprawę, że głównym problemem dnia będzie możliwie szybkie zameldowanie się w Zielonej Górze, bowiem dalej trasa prowadziła z wiatrem. Dlatego wszyscy zawodnicy po starcie, który rozpoczął się o 11.45, czekali na korzystny moment odejścia, na to, aby „ustawić sobie" szlak cumulusów do Zielonej Góry. Około godz. 13.00 wielu pilotów meldowało się powtórnie.

Przelot do Zielonej Góry nie był jednak trudny jak przypuszczano. Wznoszenia sięgały 2—4 m/s. Szczególnie w rejonie pierwszego punktu zwrotnego szybownicy spotkali wiele silnych kominów. Kłopoty zaczęły się na drugim boku, po minięciu Nowej Soli. Piękne cumulusy nad lasami zielonogórskimi skończyły się jak nożem uciął i przed pilotami pojawiła się zmętniała masa powietrza, w której nie było nic widać. W tej sytuacji przeskok do Lubina wymagał wiele odwagi i umiejętności, wycisnął wiele potu. Mimo wiatru w ogon warunki były beznadziejne. Krążyło się dosłownie we wszystkim, każde zero było dobre. Dopiero w rejonie kopalni „Polkowice" pogoda się poprawiła. Ci piloci, którzy przeszli szybko ten słaby obszar i mieli szczęście znaleźć nad kopalnią dobry komin, uplasowali się w czołówce. Niestety, wielu dobrych pilotów pogrzebało już w pierwszej konkurencji swoje szanse na odegranie czołowej roli w mistrzostwach. Dolot do Leszna też był problematyczny — piloci znów napotkali inną masę powietrza. Prędkości tego dnia nie były imponujące.

Wyniki I konkurencji: 1. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) — 2 h 48 min. — 932 pkt.; 2—3. Janusz Gogała (Wrocław) i Henryk Muszczyński (Ostrów) — 2 h 55 min. i 2 h 39 min. — 913 pkt.

PRZECIWKO BURZOM

Następnego dnia, 15 czerwca br., warunki atmosferyczne były podobne. Na drugą więc konkurencję zaplanowano przelot prędkościowy po trasie trójkąta 250 km Leszno — Brzeg Dol. — Ostrów Wlkp. — Leszno. Z rozgrywanego niegdyś trójkąta, z wierzchołkiem we Wrocławiu, w zaplanowanej trasie ominięto atermiczny rejon w okolicach Trzebnicy. Na porannej odprawie synoptyk stwierdził, że do Leszna zbliża się front chłodny i należy się spieszyć z rozegraniem konkurencji. Długo jednak trzeba było czekać ze startem bowiem niebo było czyste i błękitne.

Start uruchomiono o godzinie 11.30 i zaraz po dwunastej pierwsze szybowce ruszyły na trasę. W ciągu 15 minut niebo nad Lesznem opustoszało. Na południu widać było jak chmury kłębiaste przekształcają się w burzowe.

Szybkie peletony korzystały jednak z układających się szlaków Cu począwszy od lasu koło Leszna i przemieszczały się w kierunku Brzegu. Im dalej jednak, tym chmury były coraz większe i wyższe. Już po przeleceniu 20—30 km, w rejonie Góry, widać było wspaniale ukształtowane burze frontowe, które z wiatrem nadchodziły nad punkt zwrotny. I właśnie kiedy piloci meldowali się w Brzegu, nadciągnęła burza. Ostatni z meldujących się szybowników lecieli w strugach ulewy, która spowodowała kilka przymusowych lądowań. Bohaterami tu jednak byli komisarze sportowi, którzy mimo piorunów i ulewy, do ostatniej chwili trwali na stanowisku. A ulewa była taka, iż kiedy jedna z komisarzy odsunęła suwak skafandra, spod niego wylało się pół wiadra wody.

Na drugim boku trójkąta głównym celem pilotów była ucieczka przed burzą. Przelot odbywał się pod cirrusem. Dopiero w połowie drugiego boku, w rejonie Milicza, udało się szybownikom wyjść na słońce i spotkać cumulusy. Tu zaczęły się piękne warunki, które jednak nie trwały zbyt długo, ponieważ chmury rozwijały się szybciej, niż piloci zdołali lecieć. Stało się widoczne, że tego trójkąta nie da się oblecieć. Po zameldowaniu w Ostrowie czołowa grupa, która przeszła pod rozmywającą się burzą, wykorzystała jeszcze kilka anemicznych chmur i po wykręceniu się do podstawy wykonała długi przeskok, po czym lądowała w połowie ostatniego boku. Wielu zawodników wracało z przelotu samochodem, w deszczu i nocą.

Wyniki II konkurencji: 1. Kazimierz Gorzkiewicz (Gdańsk) 204 km — 645 pkt.; 2. Józef Pieczewski (Łódź) 204 km 632 pkt.; 3. Czesław Bednarski (Częstochowa) 195 km — 604 pkt.

Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło wręcza nagrody zwycięskiej trójce pilotów. Właśnie puchar otrzymuje Franciszek Kępka (III miejsce).

OŚMIU CZEKAŁO NA JEDNEGO

17 czerwca br. początkowo zapowiadało wszystko się jak najlepiej. Na tablicy zadań dnia pojawił się nawet trójkąt 333 km. W miarę upływu czasu pogoda jednak psuła się i ostatecznie trzecie zadanie XVI SMP brzmiało: prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Michałków — Leszno, długości 184 km.

Szybownicy spoglądają w niebo z niepokojem — wiatr o prędkości rzędu 50 km/h goni strzępy cumulusów na wschód. Jak tu — przed zachodem słońca — wrócić do Leszna? Start ziemny otwarto o godzinie 11.00, lotny — 11.30. Już w kilkanaście minut po otwarciu taśmy wszyscy zawodnicy byli na trasie —

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

W oczekiwaniu na start.

MISTRZOSTWA PEŁNE DESZCZU

DOKOŃCZENIE ZE STR. 6

Komisarze sportowi w pełnym pogotowiu, na swoim stanowisku. Zdjęcie obok: W kabinie „Foki-4" — Pelagia Majewska, obok stoi Danuta Zachara, jedna z naszych wybitnych szybowniczek.

nikt nie zwlekał. Wszyscy zdawali sobie sprawę, że przelot do Ostrowa to chleb z masłem, a z powrotem będą poważne problemy.

Większość zawodników pokonała trasę do Ostrowa w czasie około 50 minut. Podstawa chmur, która rano wynosiła 800 metrów, podniosła się do 1 500 m. Wznoszenia sięgały 1,5 m/s. Przy tych wznoszeniach i rzadkich, niestety połączeniach przelot pod wiatr był bardzo trudny. Jechało się — mówili piloci — jak bryczką. Z całego peletonu, który dość szybko zameldował się w Ostrowie, tylko nielicznej grupie, która wykorzystała szlak cumulusów układających się wzdłuż trasy, udało się dotrzeć do lotniska w Lesznie. Większość jednak pilotów, która leciała nieco później, nie trafiła na takie „połączenie" i lądowała w drodze powrotnej — niektórzy w odległości kilkuset metrów od mety. Kilku pilotów próbowało lecieć aż przez Milicz, Żmigród, inni znów próbowali przebić się północną stroną trasy.

Ach, jakże ośmiu pilotów, którzy minęli metę, czekało na tego jeszcze jednego, j e d y n e g o, warunkującego uznanie konkurencji za prędkościową. Niestety, przelot został zamieniony na niskopunktowany lot po wyznaczonej trasie i wygrał ten pilot... który do Leszna nie doleciał! Oczywiście spowodowało to istnienie współczynników wyrównawczych.

Wyniki III konkurencji: 1. Janusz Gogała (Wrocław) — 182 km — 845 pkt.; 2—7. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) — 184 km Mirosław Królikowski (Warszawa), Julian Ziobro (Krosno), Czesław Bednarski (Częstochowa), Piotr Szczepański (Warszawa), Lajos Varközi (Węgry) — 184 km — 837 pkt.

ABY DALEJ

Przez kilka dni aura nie sprzyjała szybownikom, choć... na lotnisku pięknie rosły pieczarki po codziennych ulewnych deszczach. 19 czerwca br. przed nadchodzącym z zachodu frontem zokludowanym pojawiły się warunki umożliwiające przeloty. Meteorolodzy grozili pilotom... powodzią. W tej sytuacji zapada decyzja, iż IV konkurencją XVI SMP będzie przelot odległościowy po trasie Leszno — Piotrków Trybunalski — Leszno — Zielona Góra.

Taktyka dla pilotów jest oczywista — jak najszybciej uciekać z Leszna (front!), wrócić będzie bowiem bardzo trudno. Start o godzinie 9.45, gdy tylko pojawiły się pierwsze strzępy cumulusów o podstawie około 800 metrów. Zadanie dnia — przelot odległościowy — zmobilizowało pilotów do natychmiastowego odchodzenia na trasę. Lot do Piotrkowa z wiatrem w ogon zapowiadał się jako przyjemny spacer pod cumulusami. W rejonie Ostrowa i Krotoszyna chmury jednak zaczęły się rozpadać, a w cieniu na dużych obszarach termika została wygaszona. Zawodnicy lecieli północną, bądź południową stroną trasy, podzieleni na małe peletony, które rzetelnie ze sobą współpracowały.

Na wszystkich kanałach radiostacji pokładowych słychać było ostrzeżenia o deszczach, możliwościach obejścia rozległych obszarów zakrytych chmurami, a także informacje o z rzadka pojawiających się cumulusach. Te wiadomości były przekazywane szczególnie skrupulatnie. Wszyscy zgodnie współpracowali! Najtrudniejszy do pokonania odcinek dnia był położony za Wartą, w rejonie Łasku i Bełchatowa. Wiele burz, które przeszły przez tę okolicę, tak pozalewało pola, iż mimo słońca nie tworzyły się tu chmury kłębiaste. Kiedy lecieliśmy na wysokości 800 metrów — opowiadali potem zawodnicy — i spojrzeliśmy w dół, to już mieliśmy mokro w butach.

Na szczęście w rejonie Piotrkowa warunki termiczne poprawiają się. O 13.12 jako pierwszy mija Piotrków Andrzej Kmiotek na „Cobrze-17". Z powrotem zawodnicy nie trzymają się trasy. Omijają rozmyte burze to północą, to południem. Na wysokości kilkuset metrów powracające „Cobry" defilują nad Lesznem i lądują tuż za nim.

Wyniki IV konkurencji: 1. Andrzej Kmiotek (Warszawa) — 467 km — 900 pkt.; 2. Henryk Muszczyński (Ostrów) — 454 km — 891 pkt.; 3. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 452 km — 887 pkt.

OSTATNIA SZANSA

Przedostatni dzień mistrzostw. 24 czerwca br. Do zaplanowanego regulaminem programu brakuje jeszcze dwóch konkurencji. Kierownik sportowy wcześnie rano ustawił wszystkie szybowce na starcie. Może uda się rozegrać te dwie brakujące konkurencje w ciągu jednego dnia? Niestety. Nieliczne chmury kłębiaste, które powstają pod stratusem i cirrusem, rozmywają się bardzo szybko. Wszyscy są zdenerwowani — co będzie?

Po długich oczekiwaniach zostaje wyznaczone zadanie dnia: prędkościowy przelot docelowo-powrotny długości 150 km Leszno — Zielona Góra — Leszno. W chwili startu, który otwarto o godzinie 13.00, warunki są bardzo słabe. Podstawa chmur znajduje się na wysokości 800—900 metrów, a na pierwszym odcinku zawodnicy będą musieli walczyć z czołowym wiatrem o prędkości blisko 30 km/h. Około godziny 14.00 w kierunku na Zieloną Górę układa się szlak cumulusów, pod który tłumnie pędzą „Cobry", „Zefiry" i „Foki". Najlepszym pilotom udało się, po zameldowaniu w Zielonej Górze, nawiązać łączność z tym szlakiem i wykorzystać go w drodze powrotnej. Po raz pierwszy w czasie mistrzostw można było zaobserwować efektowne, masowe doloty. Szybka, udana konkurencja.

Wyniki V konkurencji: 1. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) 1 h 38 min. — 918 pkt.; 2. Jan Wróblewski (Bydgoszcz) 1 h 45 min. — 904 pkt.; 3. Andrzej Kmiotek (Warszawa) — 1 h 36 min — 900 pkt.

FINISZ I RULETKA

25 czerwca br. Ostatni dzień mistrzostw. Jak powiedział Wicherek — wyż na specjalne zamówienie Festiwalu Opolskiego. Zadanie dnia brzmi: przelot odległościowy po trasie wyznaczonej Leszno — Ostrów Wlkp. — Brzeg Dolny — Lubin — Świątniki—Przylep, czyli — jak to się zwykło mówić — ruletka amerykańska. Dziś nie tylko trzeba umieć latać, ale również prawidłowo oceniać warunki atmosferyczne i w zależności od nich dobierać kierunek przelotu.

Po starcie o godzinie 9.15 (lotnym 9.45) w kilka minut po otwarciu taśmy różne grupy szybowców wyruszają na trasy — każdy według własnej koncepcji. Część pilotów przedziera się pod wiatr do Zielonej Góry, aby ten najtrudniejszy odcinek mieć za sobą już na początku przelotu. Inni zawodnicy kierują się na Ostrów, bądź na Świątniki. Okazuje się, że najlepsze warunki panowały na trasie do Świątnik. Tam właśnie poleciał m. in. Franciszek Kępka. Natomiast w rejonie Ostrowa, Brzegu i Lubina warunki układały się bardzo różnie i występowały liczne kryzysy. W tych rejonach szybownicy musieli czasem krążyć w bardzo słabych wznoszeniach. W późniejszych godzinach od południowego zachodu nadciągała ławica cirrusa i piloci znajdujący się w zachodniej części trasy zostali zmuszeni do lądowania, podczas gdy ci, którzy znajdowali się w rejonie Ostrowca i Świątnik, mogli latać około godziny dłużej. Skrupulatnie liczono po lądowaniach kilometry — wiadomo było, iż każdy z nich będzie miał wartość około 3 punktów. A to bardzo wiele!

Wyniki VI konkurencji: 1. Franciszek Kępka (Bielsko-Biała) — 445 km — 975 pkt.; 2. Wiktor Sznurowski (Warszawa) — 443 km — 945 pkt.; 3. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 451 km — 930 pkt.

★

W XVI Szybowcowych Mistrzostwach Polski startowało 29 polskich zawodników (na „Cobrach", „Zefirach" i „Fokach" z odpowiednimi współczynnikami) oraz po dwóch reprezentantów Węgier, Jugosławii i ZSRR. Dokładne wyniki podamy w najbliższej wkładce „Aeroklub PRL" Obecnie przedstawiamy tylko pierwszą dziesiątkę: 1. **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola) — 4 993 pkt.; 2. **Franciszek Kępka** (Bielsko-Biała) — 4 914 pkt.; 3. **Henryk Muszczyński** (Ostrów) — 4 854 pkt.; 4. **Jan Wróblewski** (Bydgoszcz) — 4 806 pkt.; 5. **Lajos Varközi** (Węgry) — 4 726 pkt.; 6. **Janusz Gogała** (Wrocław) — 4 563 pkt.; 7. **Stanisław Witek** (Wrocław) — 4 489 pkt.; 8. **Czesław Bednarski** (Częstochowa) — 4 487 pkt.; 9. **Andrzej Kmiotek** — (Warszawa) — 4 405 pkt.; 10. **Edward Popiołek** (Kraków) — 4 345 pkt.

JERZY POMIANOWSKI

Zdobywca 4 miejsca, Jan Wróblewski (z prawej), przygotowuje się do konkurencji. Zdjęcia: B. Koszewski (6)

„MIRAŻE" W DĘBLINIE

POWIEDZMY szczerze: dźwięczna nazwa francuskich samolotów myśliwskich „Miraże" nie brzmi w naszych uszach najmiłej. Zbyt często słyszymy ją w kontekście trwających na świecie wojen, zakupów broni, aktów agresji. Toteż eskadra „Miraży" ogołocona „do naga" z broni i udająca się z kurtuazyjną pokojową wizytą do ZSRR, to widok mający w swej wymowie akcenty optymizmu, fakt nie historyczny na pewno, ale zawszeć przynależny do sfery faktów krzepiących.

A już na pewno co najmniej średniej rangi wydarzenie lotnicze. Choćby dlatego, cechy ewenementu noszące, że nikt nigdy nie widział dotąd „Miraży" na pasach naszych lotnisk.

Zapowiedzią tranzytowego lotu Francuzów przez Polskę i Dęblin był przylot samolotu Morane-Saulnier *). Ten dyspozycyjny, 4-miejscowy samolot wyposażony w dwa silniki odrzutowe, obleciał w celach rozpoznawczych lotniska wyznaczone na miejsca międzylądowań dla właściwej wyprawy. Jego załoga zapoznała się także z lotniskiem WOSL.

20 czerwca z bazy pod Paryżem wystartowała grupa samolotów wojskowych. Tłem ich lotu do Moskwy była wizyta, jaką składał w ZSRR szef sztabu Sił Powietrznych Francji gen. lotnictwa G. Gauthier na zaproszenie dowódcy radzieckich Sił Powietrznych marszałka lotnictwa P. Kutachowa.

Dęblin, niedziela rano, dzień wypoczynku, pora ciszy. Na tranzytowych gości czeka właściwe paliwo, czeka służba elektrogazowa przygotowana do ładowania instalacji pokładowych francuskich samolotów powietrzem o ciśnieniu znacznie większym niż obowiązujące u nas. Czeka francuski attache wojskowy lotniczy i morski ppłk Tadeusz Raymond-Murot, zaś ze strony WOSL grupka oficerów pod kierownictwem ppłka Z. Skomorowskiego, która gościom zapewni pomoc i opiekę. O dziesiątej wyłania się spomiędzy cumulusów ciężka sylwetka — przyskę i rychło staje się widoczna na ekranie stacji radiolokacyjnej. Obsługa lotniskowej stacji została już wcześniej zdublowana przez Francuzów, podobnie jak i kierownictwo lotów. Przy mikrofonie na SSD zasiadł kpt. P. Hazenbruck, pilot z 500-godzinnym nalotem na „Mirażach". W eterze rozbrzmiewa francuski dialog i w pełnym słońcu dęblińskiego nieba (po fatalnej pogodzie nad Niemcami i Danią) zjawia się pierwsza para „delt" z prowadzącym, dowódcą eskadry mjr. G. Arnaubec. Pierwszy raz siadają „Miraże" na tym lotnisku, więc i środki bezpieczeństwa są w pełnej gotowości. Na każde zawołanie „barière" zostanie na końcu pasa podniesiony migotapacz. Pojedyncze lądowania. Dobre lądowania, hasło „barière" nie będzie w użyciu. Spadochron hamujący zakwita za jednym, potem za drugim

„Mirage-III C" nad dęblińskim lotniskiem.

Por. Bernard Agnard jest bardzo młody, podobnie jak wszyscy piloci w grupie udającej się do ZSRR. Niżej: Jak się leciało? Z pilotami francuskimi rozmawiają oficerowie z WOSL oraz francuski attache wojskowy lotniczy i morski ppłk Tadeusz Raymond-Murot.

pominająca radziecką „Ukrainę" — transportowego samolotu „Transall". Ów „Transall" leci bez lądowania z bazy pod Paryżem, jego trasa biegnie korytarzami powietrznymi, zaś Dęblin sprowadza go do lądowania wedle obowiązującej międzynarodowej procedury w języku angielskim.

Dwadzieścia kilka osób, które przyleciały „Transallem", zabezpieczy lądowanie „Miraży". Ich granatowymi mundurami, białymi czapkami i złotem galonów zaroił się właśnie dęblinski start. Sam „Transall", górnopłat o grubym kadłubie i niziutkim podwoziu, zadziwia nade wszystko silnikami: jest ich tylko dwa i są nieproporcjonalnie do całości małe. Bardzo młodziutką załogą, transportowca dowodzi kpt. pil. P. Baraton, który już kiedyś przywoził do Polski delegację francuskich lotników. Szukamy u gości akcentów „egzotyki" i widzimy: na kieszeniach skórzanych kurtek załogi widnieje stopień i nazwisko — cóż za wygodę będą mieli radzieccy dziennikarze! Dalej: barwne apaszki pod szyją — które nosić każe zwyczajowy fason, a nie zabraniają przepisy. Apaszka może być typowa i wtedy jest chustką szafirową, drukowaną w godła jednostek lotniczych, wśród których odnajdujemy barwnego koguta — tego samego co na ogonach samolotów — godło jednostki, z której wyłoniono grupę do ZSRR.

Tymczasem z lotniska w NRF wystartowała po zatankowaniu paliwa eskadra samolotów „Mirage-IIIC". Trasą nad Morzem Północnym i Bałtykiem szóstka „Miraży" osiąga Pol-

Na stanowisku startowym dowodzenia obok ppłka pil. Zdzisława Skomorowskiego — kpt.. pil. Philippe Hazebrouk.

samolotem, a tymczasem następna para zbliża się do Dęblina.

W czasie, gdy załoga „Transalla" zażywała relaksu, francuski personel techniczny przygotował stanowiska dla „Miraży" oraz — przygotował się. To znaczy przywdział kamizele czerwono-pomarańczowej barwy (prawdopodobnie widoczne także w nocy), zawiesił na szyjach ochraniacze uszu w postaci „słuchawek" i wyposażył się w „lizaki" koloru kamizel do kierowania ruchem samolotów. Paru mechaników bezpośrednio obsługujących sprzęt, pracuje bardzo sprawnie, żeby nie rzec dyskretnie, bez bieganiny i chaosu, toteż wkrótce mamy równy szereg „Miraży" gotowy. Piloci, rzecz prosta, w kamizelkach ratowniczych, ze względu na ten nadmorski przebieg trasy. To co się na gorąco rzuca w oczy w powierzchowności „Miraża": małe wymiary sa-

„MIRAŻE" W DĘBLINIE

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

molotu, bardzo pojemne podwieszane zbiorniki paliwa, z drobiazgów — zawieszana na burcie nie sięgająca ziemi drabinka. Piloci wszyscy bardzo młodzi.

WOSL oferuje francuskim lotnikom relaks w nowym estetycznym pawilonie recepcyjnym przy obiektach sportowych, posiłek, filmy wojskowe i lotnicze (np. ten świetny z defilady 1000-lecia) i nocleg.

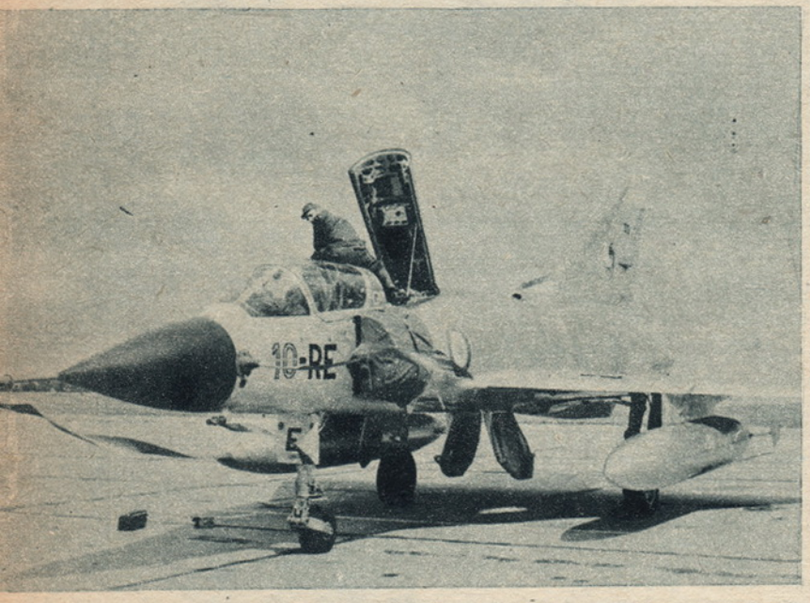
Aliści nocleg nie dla wszystkich. Pierwszy „Transall", który już „zrobił swoje", czyli przyjął „Mirage" — pakuje sprzęt naziemny, aby zgodnie ze swoją rolą lidera odlecieć przed wszystkimi do Moskwy. Z NRF leci natomiast do Dęblina drugi „Transall" z dwudziestoosobowym personelem, który z kolei zabezpiecza odloty myśliwców z kolejnych lotnisk na trasie, a tym samym zamyka pochód francuskiej powietrznej wyprawy. Przy tej okazji dorzućmy do pobieżnych spostrzeżeń, że „Transall" ma przyrządy skalowane w milach, stopach i milibarach i jest owocem koprodukcji francusko-zachodnioniemieckiej.

Zwyczaj w kraju nad Wisłą każe dobrym słowem pozdrawiać zarówno gościa, jak przechodnia, jeśli jego krokami kierują przyjazne intencje. Przeto — bon voyage, dobrej drogi!

Po paru dniach w drodze powrotnej z Moskwy, eskadra „Miraży" i dwa „Transalle" znów wylądowały w Dęblinie. Tym razem z większym zapasem czasu, który pozwolił francuskim lotnikom zwiedzić dział szkolenia WOSL, spotkać się z polskimi pilotami, obejrzeć pilotaż „Iskry" i złożyć kwiaty pod pomnikiem bohaterskich wychowanków Szkoły Orląt.

ELŻBIETA POGORZELSKA

*) Zakłady Morane-Saulnier produkują samoloty od roku 1911. Założył je pionier lotnictwa francuskiego Leon Morane, który wcześniej na samolocie własnej konstrukcji ustanowił światowy rekord prędkości 106,51 km/h.



„Mirage" ze znakiem koguta na stateczniku w rękach mechanika. Z wnętrza transportowego „Transalla" Francuzi wyładowują sprzęt startowy.
Zdjęcia: J. TOBOLSKI

O PUL-u czyli historia dobrej roboty

NA samym wstępie, sądzę, należałoby stwierdzić wyraźnie: usługi świadczone przez lotnictwo dla rolnictwa i leśnictwa, o czym mowa w niniejszym artykule, mają ogromną wagę. Znaczenie tej pomocy będzie wraz ze stale postępującymi pracami na rzecz unowocześnienia metod gospodarki rolnej i leśnej — bezustannie rosło. To są truizmy, ale... nie zaszkodzi jeszcze raz przypomnieć sobie o tych prawdach, zwłaszcza że ich znajomość nie jest jeszcze najmocniejszą stroną działalności wszystkich odpowiedzialnych za stan naszego lotnictwa gospodarczego czynników.

Zanim przyjrzymy się bliżej, na czym stoi lotnictwo gospodarcze w Polsce, czym w swej pożytecznej pracy dysponuje, jakie ma problemy, rzućmy okiem na prace, wykonane w roku 1970 przez Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych Aeroklubu PRL.

Wykonano niebagatelną robotę.

PLAN wynosił: **270 tysięcy hektarów.** To znaczy, że setki tysięcy hektarów należało „obsłużyć" nawożąc z powietrza pola i lasy oraz rozpylając i opryskując chemikaliami w celu ochrony roślin.

Zrobiono więcej niż przewidywał plan. Obsłużono **271 473 hektary.**

Wypełniając zlecenia dwóch resortów — rolnictwa i leśnictwa — ludzie i samoloty PUL-u legitymują się takimi oto wynikami. Weźmy najpierw prace wykonane dla rolnictwa:

● nawieziono pola i uprawy na obszarze 29 104 ha, przy średniej dawce nawozów około 200 kg na 1 hektar;

● rozpylono i rozpryskano środki owadobójcze chroniąc przed szkodnikami obszar: 65 964 ha rzepaku i 12 048 grochu; 51 811 ha pól ziemniaczanych przed stonką i 86 337 ha przed zarazą ziemniaczaną; na 5 809 ha terenu ochroniono wiklinę i wykonano inne zabiegi (defoliacja itp.).

Razem obsłużono dla rolnictwa **250 983 ha.**

A oto prace na rzecz leśnictwa:

● w ramach akcji ochrony lasów zwalczono strzygonię, barczatkę, osnuję, poprocha, zwijkę jodłową i inne szkodniki na obszarze 14 606 ha;

● nawieziono i zwapnowano areał 5 794 ha lasów. Przy nawożeniu — średnia dawka nawozów na hektar wyniosła około 400 kg, zaś przy wapnowaniu — 2 tony preparatu na hektar.

Razem — dla leśnictwa przeprowadzono zabiegi na obszarze **20 400 ha.**

Rzeczą ciekawą jest zorientowanie się, w jakich rejonach kraju przeprowadzono najwięcej prac. Otóż aż 37 procent całego planu wykonano w województwie koszalińskim (na obszarze 100 333 ha). Na drugim miejscu jest województwo olsztyńskie, gdzie wykonano 26,6 procenta planu (74 195 ha), na trzecim — województwo wrocławskie: 14,2 procenta planu (38 490 ha).

Prace koncentrowały się najwięcej tam, gdzie występuje największa koncentracja państwowych gospodarstw rolnych. I tu od razu należałoby przypomnieć, iż w ogóle zabiegi wykonywano tylko dla gospodarstw, stacji i ośrodków państwowych.

A teraz — zorientujmy się coś niecoś w strukturze organizacyjnej PUL-u.

Przedsiębiorstwo posiada trzy lotnicze Zespoły Usług Gospodarczych, pracujące na określonych terenach kraju:

▲ LZUG w Gdańsku. Terenem jego działania są województwa: gdańskie, koszalińskie i szczecińskie.

▲ LZUG we Wrocławiu. Obsługuje on województwa: wrocławskie, opolskie, poznańskie, zielonogórskie, katowickie i krakowskie.

▲ LZUG w Olsztynie. Teren jego pracy to województwa: olsztyńskie, białostockie, warszawskie, bydgoskie, lubelskie, rzeszowskie, kieleckie i łódzkie. Najwięcej zabiegów przeprowadzono w województwach: olsztyńskim, rzeszowskim i bydgoskim.

NA SZLAKACH

Trzeba od razu stwierdzić, że istnieje ścisła współpraca tych rejonów, kooperacja w zakresie dokonywania zabiegów, wyrażająca się w szybkich przerzutach sprzętu w razie potrzeby oraz naturalnie ludzi.

I drugie stwierdzenie: nigdy nie było przypadku, aby przedsiębiorstwo zrezygnowało z wykonania jakiegokolwiek zadania. W województwie koszalińskim np., kiedy zaistniała konieczność szybkiej koncentracji środków dla zwalczania zarazy ziemniaczanej, ruszyły do akcji wszystkie rejony wspólnie. Więcej: LZUG-i są nastawione na przyjęcie KAŻDEJ pracy.

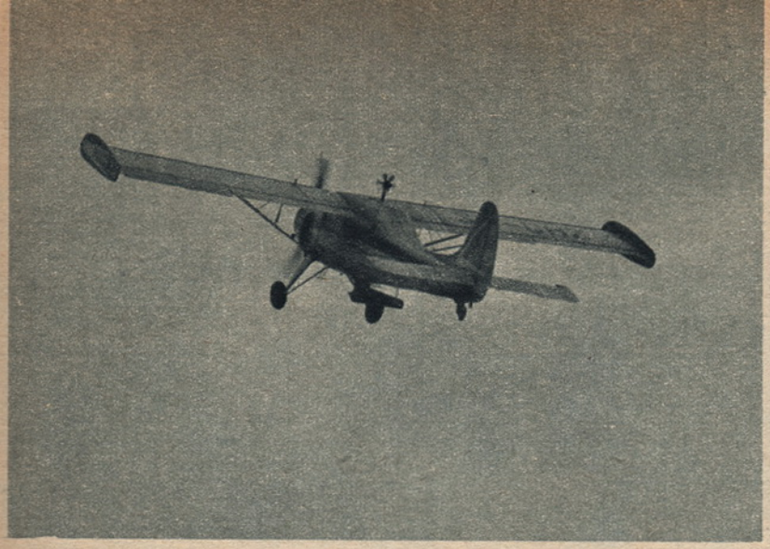
PRZEDSIĘBIORSTWO Usług Lotniczych APRL dysponowało w r. ub. 66 samolotami, z czego 57 samolotów to PZL-101 „Gawron" i 9 An-2. Samoloty „Gawron" posiadają pełny udźwig chemikaliów 500 kg, zaś An-2 — 1 500 kg.

Średnio rocznie samoloty te wykonują około 24 tysięcy lotów, w tym lotów operacyjnych (tj. tylko podczas wykonywania zabiegów) 22 tysiące. Ilość wylatanych godzin wynosi średnio rocznie około 8 tysięcy, z czego na loty operacyjne przypada około 7 tysięcy godzin. I jeszcze jedna informacja z rodziny „średnich": rocznie „Gawrony" i A-eny wywożą około 15 tysięcy ton środków chemicznych i nawozów sztucznych.

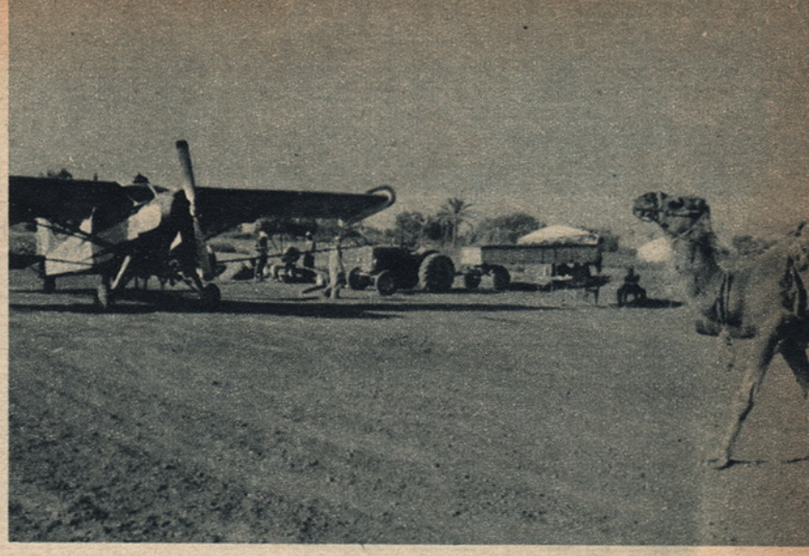
Czy to jest dużo?

Niemało. Odpowiada to 570 kolejowym wagonom dwudziestotonowym, które sformowane razem utworzyłyby prawie 20 pociągów towarowych.

SAMOLOTY PUL-u „uzbrojone" są w trzy rodzaje specjalnych urządzeń rolniczych:



Samolot rolniczy „Gawron". Pełny udźwig chemikaliów — 500 kg. Przystosowany do rozsiania nawozów, opylania, oprysków wodnych i olejowych.



Egipt, sierpień 1970 r. Lądowisko polskich samolotów rolniczych w miejscowości Saft el Inab. Łącznie w ub.r. w Afryce wykonano zabiegi na 1 230 tys. ha.

ROLNICZYCH „GAWRONÓW"

★ do rozsiewania nawozów i opylania środkami pylistymi (w dawkach od 15 do 300 kg na 1 ha w jednym locie).

★ do oprysków wodnych (w dawkach od 20 do 100 litrów na 1 ha. Najczęściej stosowaną dawką jest 50 litrów na hektar).

★ do oprysków olejowych (w dawkach od 5 do 10 litrów na hektar. Opryski te stosuje się dla ochrony rzepaku i zwalczania stonki ziemniaczanej).

Ciekawym należy tu od razu zdradzić dużej klasy ciekawostkę. Otóż 40 procent przypada na tzw. zamgławianie (ochrona rzepaku i ziemniaków), około 40 procent — na opryski wodne, zaś reszta procentów — czyli znacznie mniej niż to ludzie sobie uprzytomniają — na nawożenie (15 proc.) i opylanie 5 proc.!).

Czy nasze samoloty są wydajne? Tak.

● Przy OPYLANIU jeden „Gawron" jest w stanie wykonać zabieg na około 35 hektarach w ciągu godziny, zaś An-2 na ok. 50 hektarach.

● Przy OPRYSKACH WODNYCH „Gawron" legitymuje się wydajnością ok. 40 hektarów na godzinę, An-2 — około 70 hektarów.

● Przy ZAMGŁAWIANIU „Gawron" jest w stanie „obrobić" ok. 100 hektarów w ciągu godziny, zaś An-2 około 220 hektarów.

Jako najbardziej odpowiednie warunki pełnej efektywności zabiegów należy przyjąć: średnią wielkość pola — 15 ha i średnią odległość dolotu z lądowiska do miejsca akcji — 12 km.

PUL posiada, oczywiście, także wyposażenie naziemne. Składa się na nie m. in. około 30 terenowych samochodów ciężarowych Star-660, wraz z cysternami na paliwo o pojemności 4 tys. litrów każda oraz motopompy, części zamiennych itd.

TERAZ trochę o personelu. Przedsiębiorstwo zatrudnia rocznie średnio około 40 pilotów stałych oraz 40—45 pilotów sezonowych (ci sezonowi rekrutują się z aeroklubów), posiadających uprawnienia „agro". Warto wiedzieć przy okazji, iż w roku 1970 było w Polsce 180 pilotów mających w/wym uprawnienia.

Gdy chodzi o mechaników, to PUL zatrudnia: 15 pokładowych i około 45 naziemnych.

No i czas chyba, abyśmy trochę porozmawiali o eksporcie usług przedsiębiorstwa. Zanim to uczynimy, podam jeszcze tylko, iż wartość wszystkich prac usługowych wykonanych w kraju przez samoloty PUL-u wyraża się sumą **32 milionów złotych.** Procent tych prac, w ogólnym procencie wszystkich zabiegów rolniczych na terenie kraju (ochrona i nawożenie), wyraża się wartością **1,33 proc.** Jest to niewiele. Ale są tutaj paradoksy. Oto ten mały w ogóle procent — w niektórych dziedzinach jest w rzeczywistości... bardzo duży: 54 proc. prac przy zwalczaniu zarazy ziemniaczanej — wykonują jednak samoloty, 41 proc. prac przy zwalczaniu szkodników rzepaku — to też dzieło samolotów, 30 proc. zabiegów chroniących wiklinę — też samoloty...

GDY chodzi o prace wykonywane w roku 1970 poza granicami kraju, przypomnieć należy, iż PUL wspólnie z WSK-Okęcie wykonywał zabiegi rolnicze w Afryce, na terenie Egiptu i Sudanu. Łącznie w 1970 r. obrobiono 1 230 tys. hektarów, chroniąc przed szkodnikami plantacje bawełny.

Kontrakty na wykonanie przez polskich pilotów i samoloty zabiegów w Afryce podpisywało z Ministerstwami Rolnictwa ZRA i Sudaniu nasze Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PEZETEL". Konkretnymi wykonawcami zleceń, tam na miejscu, byli ludzie i sprzęt PUL-u i WSK-Okęcie.

Samoloty PUL-u wylatały w roku ubiegłym za granicą średnio po 400 godzin każdy. Ogółem — w Afryce zaangażowane były w roku ubiegłym 23 samoloty PUL-u (20 „Gawronów" i 3 An-2). W roku bieżącym — liczba ta zwiększy się: zaangażowanych będzie 30 samolotów (23 „Gawrony" i 7 An-2). Właśnie niedawno odleciały do Zjednoczonej Republiki Arabskiej dwie grupy samolotów, trasą liczącą około 3 tysiące kilometrów z Warszawy przez Belgrad, Ateny do Kairu. Na miejscu, w Egipcie, dołączą one do maszyn, które zostały tam po zakończeniu w zeszłym roku akcji ochrony plantacji bawełny nad Nilem.

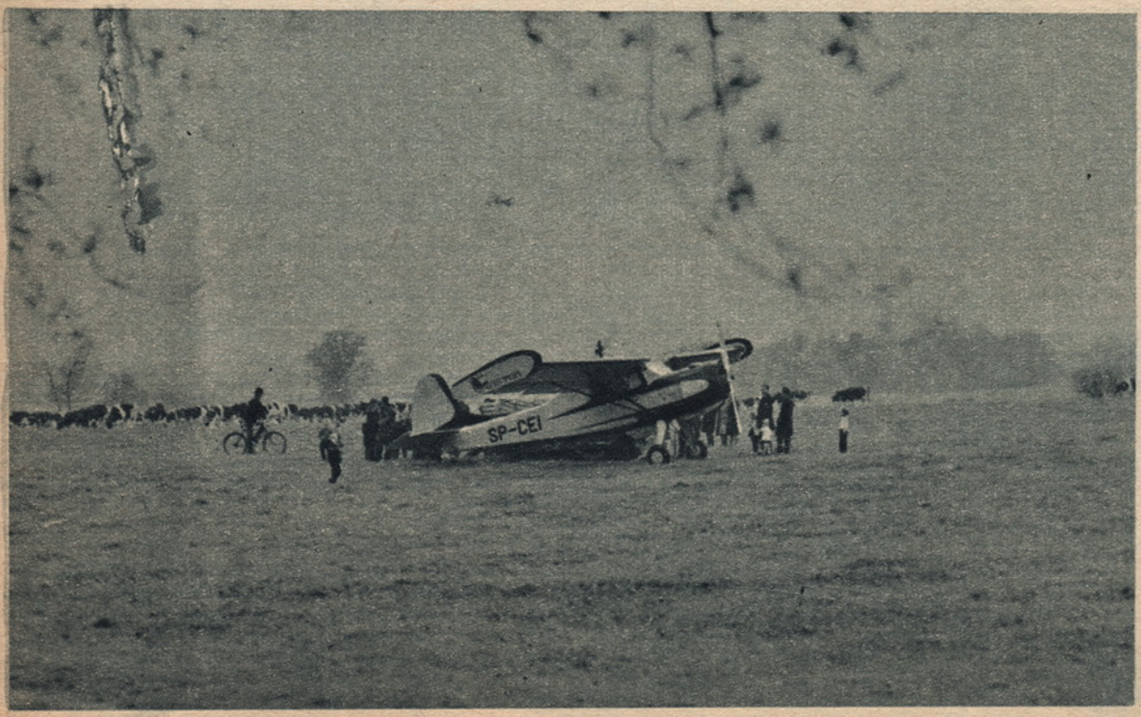
Do września br. 58 samolotów WSK-Okęcie i PUL-u APRL ma rozsiać środki chemiczne nad obszarem około 500 tys. hektarów plantacji bawełny w Egipcie (za co otrzymamy około miliona dolarów), a po wykonaniu tam prac — w Sudanie. Dwa kontrakty ze stroną sudańską są już zawarte, następne znajdują się w toku realizacji. W Sudanie przewiduje się, że będzie do obrobienia około 700 tys. hektarów plantacji bawełny.

W roku bieżącym, wiosną, cztery polskie samoloty rolnicze pracowały także w Czechosłowacji, nawożąc z powietrza 2,5 tys. ha. W toku omawiania są następne kontrakty z CSRS na tego rodzaju zlecenia.

Czy nasze samoloty pracują za granicą z korzyścią dla państwa?

Za odpowiedź niech posłuży stwierdzenie, iż jeden tylko „Gawron" zarabia za granicą dla kraju ponad 20 tys. dolarów rocznie. Więcej zatem, niż wynosi jego wartość!

JERZY ZARĘBSKI



Na polowym lądowisku, przed rozpoczęciem akcji

Zdjęcia: J. Szymański (2) i St. Łuszpiński (1)

Odległość trzy tysiące, wysokość minus dwadzieścia, odchylenie w prawo trzy stopnie — por. Grzegorz Szukiel czuwa na stanowisku roboczym stacji.

WIDZĘ PAS...

MĘŻCZYZNA ma na głowie biały kask z szybą przeciwsłoneczną. Opinają go taśmy fotela i spadochronu. Ubrany jest w kombinezon lotniczy. Patrzę w jego twarz, twarz dorosłego mężczyzny, który uruchomił silnik odrzutowca, wpatruje się we wskaźniki i czeka niecierpliwie na komendę „Kołuj na pas startu!"

Znam tę twarz! Widziałem ją, gdy była młodszą. Dawno temu. Kto to jest? Gdy spojrzał na mnie, w jego oczach błysnęło coś, jakby przypomnienie. Nie mylę się. Znam tę twarz...

— Jak on się nazywa? — spytałem technika.

— Ciołek. Kapitan Aleksander Ciołek.

Ciołek... Zaraz, zaraz. Ciołek... Mam! Czy to możliwe? Wyglądał wtedy inaczej. Czarnowłosy, trochę milczący podchorąży. Polowe lotnisko szkolne w Ułężu. Zielone jaczki osiemnaste. Ja, młodziutki instruktor rozpoczynający służbę w powietrzu. I on — podchorąży, mający już za sobą kilkadziesiąt godzin lotu na jaczku. Jeden z pierwszych podchorążych, z którymi latałem.

Kołuje na start. Odprowadzam go wzrokiem. Jak kiedyś, kilkanaście lat temu. Już jest na pasie, ustawia się w jego osi, rusza! Uśmiecham się na myśl, że dobrze trzyma kierunek. Czy mógłby nie utrzymać? On, pilot bojowy, z pierwszą klasą, który spędził w powietrzu ponad tysiąc godzin!

— Co wykonuje Ciołek? — pytam kierownika lotów.

— Poszedł na przechwycenie, nad chmury.

Wycofuję się ze stanowiska dowodzenia. Za ciasno tu, za duże skupienie ludzi, czynności i myśli, nie wolno przeszkadzać. Przechwycenie... Lot, będący esencją i głównym celem szkolenia pilotów Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Przechwytuje się w dzień i w nocy, w zwykłych i trudnych warunkach atmosferycznych. Wysoko, na progu stratosfery i nisko, tak nisko, jak tylko pozwalają techniczne możliwości stacji radiolokacyjnych.

Para dyżurna — kpt. pil. Jerzy Dobrzycki i kpt. pil. Kazimierz Małecki — w locie nad chmurami.

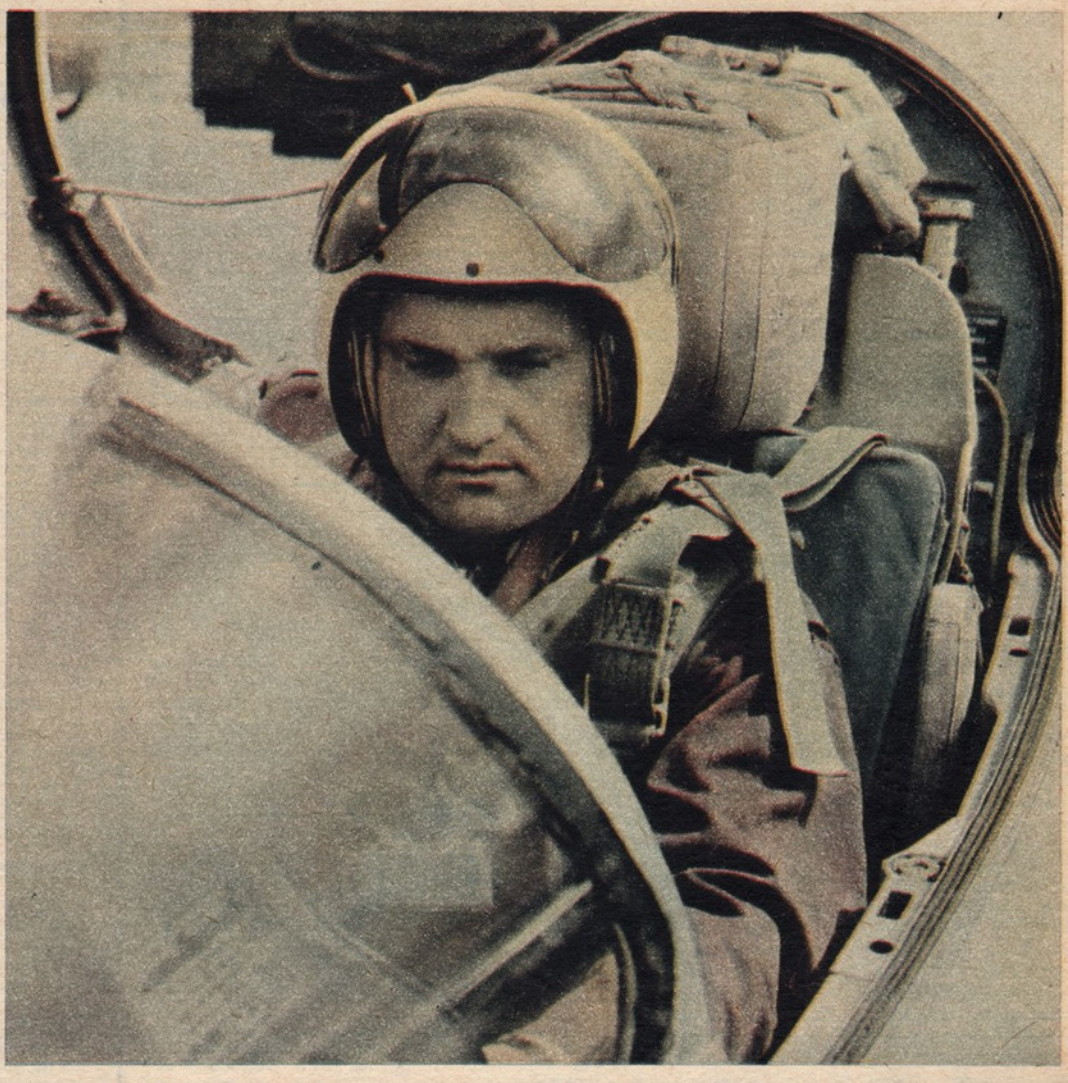
Zdjęcia: ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI

Anteny poruszają się nerwowymi, krótkimi ruchami. Znaczy to, że „widzą" samolot, że prowadzą go do lądowania.

Nad lotniskiem są chmury. W trzech warstwach. Pierwsza zaczyna się na wysokości czterystu pięćdziesięciu metrów, a kończy na trzech tysiącach. Druga rozciąga się od czterech do sześciu tysięcy. Wysoko, na ośmiu tysiącach, jest trzecia, cieniutka warstwa cirrostratusów, przez które mocno świeci słońce, które nie przeszkadzają pilotom, są jakby dodatkową „dekoracją" w i tak już baśniowym świecie chmur, udających, tam w górze, swoją pofałdowaną powierzchnią ziemię.

Właśnie, ziemia... Jest daleko. Pilota dzielą od niej chmury. Są dwa momenty trudne w locie na przechwycenia nad chmurami. Odnalezienie celu i odnalezienie lotniska. Do celu idzie się szybko, stromo wspinając się na niebo, pełną mocą silnika, by jak najprędzej dopaść przeciwnika, ostrzelać go lub zmusić do odwrotu. Ale zaraz potem zaczyna się oszczędzanie. Dobiera się reżim pracy silnika możliwie najoszczędniejszy, patrzy się na zegar, myśli się o lotnisku. Radionamiernik podaje odległość do domu. Pilot szybko przelicza ją w pamięci na minuty lotu. Spogląda na wskaźnik ilości paliwa, na chmury. Gdy paliwa jest dużo, patrzy na chmury ze spokojem. Gdy mało, niecierpliwie, bo chciałby już mieć za sobą tę barierę dzielącą go od ziemi. Dokładnie wykonuje wskazówki radarzystów. Wierzy im. Oni sprowadzą go na ziemię szybko, bezpiecznie, łatwo. Trzeba ich tylko słuchać.

Lotnisko — to miejsce, gdzie widzi się wiele anten. Wysokie, prętowe, ramowe, nieruchome i ruchome — człowiek w swym pędzie do poszufladkowania nieba wymyślił wiele odmian anten stacji radionamierzania i innych urządzeń. Każda spełnia inne zadanie, ale wszystkie one służą do zapewnienia stałej kontroli nad obszarem powietrznym.



Kpt. pil. Aleksander Ciołek przed startem do lotu na przechwycenie nad chmurami.

Są jednak stacje radionamierzania, których kontrola sprowadza się do prowadzenia samolotów zniżających się do lądowania. W przypadku występowania niskiego zachmurzenia i ograniczonej widzialności, radiolokacyjny system lądowania jest ogromnie pomocny w sprowadzeniu samolotu na ziemię.

Bez tego systemu we współczesnym lotnictwie ani rusz! Bo po pierwsze — zapas paliwa samolotów odrzutowych jest stosunkowo niewielki i nie można pozwolić sobie na wielokrotne podejmowanie prób lądowania. Po drugie — prędkość samolotów jest zbyt wielka, by zdać się w trudnych warunkach atmosferycznych na przyrządy w kabinie i oczy pilota. Po trzecie — samolot musi szybko i bez uszkodzeń wrócić na lotnisko, by po uzupełnieniu paliwa i wyposażenia bojowego był gotowy do wykonania następnego lotu na przechwycenie. Po czwarte — sprowadzenie pilota na ziemię w trudnych warunkach atmosferycznych przy zastosowaniu radiolokacyjnego systemu lądowania jest najbezpieczniejszym sposobem powrotu.

Wymienione czynniki i wiele innych przemawiają za stosowaniem tego właśnie systemu. Stosowany jest on na całym świecie z niewielkimi odmianami, idea jednak jest ta sama — kontrola nad zniżaniem się samolotu w pionie i poziomie od wysokości kilkuset metrów aż do progu pasa, gdy samolot znajduje się tuż nad ziemią.

Por. Grzegorz Szukiel, który pracuje dziś przy wskaźniku stacji, ma już na swym koncie setki sprowadzeń samolotów na ziemię. Jeśli tylko pilot dokładnie wykonuje komendy, utrzymuje nakazane reżimy lotu — prędkość poziomą i obniżanie oraz kierunek lotu — nie ma trudności z przeprowadzeniem go przez chmury i wyprowadzeniem na pas lądowania. Dlatego każde prawie sprowadzanie pilota w dół, na lotnisko, niesie za sobą nagrodę. Piękną nagrodę. Dającą ogromną satysfakcję. Nie mierzy się jej w złotówkach. Są nią słowa pilota, który po wskazówce „Pas przed tobą", odpowiada:

— Widzę pas!

BOGDAN BARTNIKOWSKI

Z lewej: Szer. Ryszard Wabnic pracuje na stanowisku dowodzenia. Nanoszenie na planszet wszystkich zmian zachodzących w sytuacji w powietrzu, to odpowiedzialne zadanie.

Z prawej: Por. Lech Kuczyński i st. sierż. Romuald Kościelniak wykorzystują przerwę w lotach na kontrolę napędu anteny stacji radiolokacyjnej.

RADZIECKO-FRANCUSKIE RENDEZ-VOUS W DOMODIEDOWIE

JAK wiadomo, niedawno z oficjalną wizytą w Związku Radzieckim bawiła grupa francuskich lotników wojskowych, na samolotach „Mirage". W przelocie do ZSRR francuscy lotnicy zatrzymali się w dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej, gościeni przez dowództwo Szkoły.

W Moskwie przewodniczący delegacji francuskiej, szef sztabu powietrznych sił zbrojnych Francji, generał lotnictwa G. Gauthier, złożył w dniu 23 czerwca wizytę ministrowi Obrony ZSRR marszałkowi Związku Radzieckiego A. A. Greczko. W spotkaniu uczestniczył głównodowodzący Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR, marszałek lotnictwa P. S. Kutachow oraz ambasador Francji w ZSRR, Roger Seydoux.

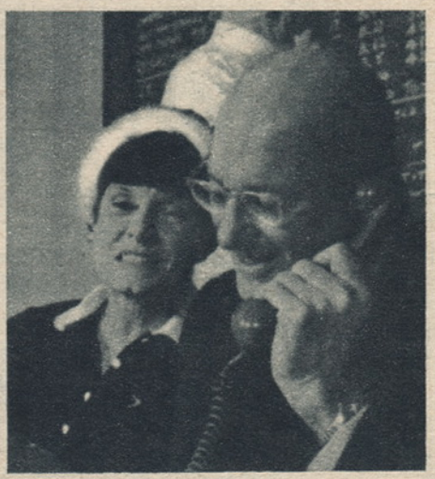
Na podmoskiewskim lotnisku Domodiedowo odbyły się także wielce emocjonujące pokazy pilotażu, w wykonaniu francuskich pilotów na samolotach „Mirage" i radzieckich na MiG-ach-21. Ogromne zainteresowanie licznie zebranych widzów wzbudziła akrobacja w wykonaniu najlepszego z francuskich pilotów. Efektowne pokazy Francuza nagrodzone zostały rzęsistymi oklaskami. Pilot francuski dał się poznać w swym występie jako wytrawny as powietrzny. Z kolei wzbił się w powietrze radziecki MiG-21, pilotowany przez kpt. Nakopię, dając prawdziwy koncert sztuki pilotażu. Po nim — efektowne ewolucje wykonała grupa naddźwiękowych maszyn radzieckich dowodzona przez ppłka R. Woskaniana. Występy te wzbudziły szczery podziw widzów i gości francuskich.

Gdy skończyły się pokazy w powietrzu, radzieccy lotnicy zaprezentowali swe maszyny Francuzom na ziemi, ci zaś zademonstrowali swe „Mirage" gospodarzom.

Spotkanie na lotnisku przebiegło w tradycyjnej i przyjaznej atmosferze. (z)

WCIĄŻ NA TEJ SAMEJ TRASIE

JEDNYM z najbardziej pasjonujących lotniczych wyścigów na świecie jest gigantyczny maraton na trasie Londyn — Sydney (Australia). Rozgrywany tradycyjnie od czasów jeszcze przedwojennych, gromadzi na starcie najwytrawniejszych pilotów, nawigatorów i najlepsze samoloty. W roku ubiegłym — zwycięzcami wyścigu byli dwaj Anglicy, F. L. Buxton i W. J. Bright, którzy na dwusilnikowym samolocie Britten-Norman B.N.2 „Islander" pokonali olbrzymią trasę w ciągu 70 godzin lotu, osiągając średnią prędkość przelotową 260 km/h. Na zdjęciu — prezentujemy dwoje ludzi, którzy przed wielu laty przebyli trasę z Londynu do Australii mając do dyspozycji o wiele słabszy sprzęt. Przy telefonie, w momencie przekazywania mu wiadomości o wynikach ostatniego wyścigu, sławny brytyjski żeglarz sir Francis Chichester, znany ze swych dalekodystansowych samotnych rejsów po oceanach świata. W roku 1930 Chichester jako jeden z pierwszych lotników przeleciał samotnie z Londynu do Australii. Obok



niego — siedzi sławna brytyjska pilotka Jean Batten. W roku 1936, lecąc samotnie, pokonała ona trasę tego wyścigu na jednosilnikowym samolocie.

WIELKA BRYTANIA ZAKUPUJE FRANCUSKIE POCISKI

WIELKA Brytania podpisała z Francją porozumienie w sprawie zakupu 300 pocisków rakietowych „Exocet" klasy woda — woda. Umowa przewiduje, że przemysł brytyjski, zwłaszcza zakłady „British Aircraft Corporation", weźmie udział w produkcji tych pocisków, przeznaczonych zarówno dla sił morskich Wielkiej Brytanii, jak też na eksport innych.

Zapotrzebowanie francuskich sił morskich na pocisk „Exocet" na najbliższe lata obejmować ma około 200 pocisków. Również Grecja i Malajzja zamówiły pociski „Exocet" do budowanych we Francji szybkich kutrów rakietowych o wyporności 200—250 ton. Niedawno NRF zamówiła we Francji 20 kanonierek, które również zostaną uzbrojone w te pociski. Ocenia się, że siły morskie NRF otrzymają ogółem 200 pocisków „Exocet". Pociski te zostały także zamówione przez norweskie siły morskie.

Cena pocisku „Exocet" wynosić ma około 1 mln. franków (około 200 tys. dolarów), z czego jedna trzecia to wartość urządzenia samonaprowadzającego „Adac". Samonaprowadzający pocisk „Exocet" ma zasięg około 40 km i osiąga prędkość nieco niższą od prędkości dźwięku. Lot pocisku odbywa się na bardzo niskim pułapie.

W MOMENCIE OTWARCIA

Zdjęcie przedstawia moment, kiedy skoczek po oddzieleniu się od samolotu wykonuje skok z opóźnionym otwarciem spadochronu. Właśnie — pociągnął za uchwyt i „pilocik" wyciągnął czaszę spadochronu z pokrowca. Za chwilę skoczek zawiśnie pod ogromną kopułą, opadając bezpiecznie ku ziemi. Efektowne zdjęcie wykonał znany radziecki mistrz sportu spadochronowego S. Kisielew.

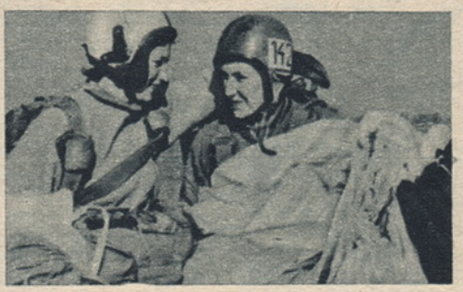
PREMIER W ROLI PILOTA

Premier Kanady, Pierre Trudeau, dostarczyciel największej zapewne spośród wszystkich premierów świata liczby anegdot, nie pominął okazji do przygody również w czasie wizyty w ZSRR. Lecąc samolotem Il-62 z Kijowa do Taszkientu, wprosił się do kabiny pilotów i zasiadł za sterami. Samolot natychmiast znalazł się w przechyle i stracił 670 metrów z wysokości, ale Trudeau uparcie się z nim borykał i w końcu wyprowadził na właściwy kurs. Siedział za sterami 40 minut, ale piloci Ila-62 zapamiętają ten lot zapewne do końca życia.

STEWARDESSY W „MIDI"

PIERWSZYMI (i chyba dotąd jedynymi) stewardessami na świecie, które jako swój służbowy strój przywdziały zgodnie z rytuałem mody płaszczę „midi", są widoczne na zdjęciu dziewczęta z zachodnioniemieckich linii lotniczych „Bavaria". Zapytane czy dobrze się w nich czują, odpowiedziały zgodnie twierdząco. Wełniane płaszczyki są koloru czerwonego (zaprojektowane przez jeden z czołowych domów mody), lekko wcięte w talii, dobrze uwydatniają i tak zgrabne figury. Służbowy charakter ubioru akcentują szerokie klapy kołnierza i dwa rzędy złotych guzików oraz naramienniki. Do kompletu kreacji należą również modne ciemnobłękitne kozaczki, takiego samego koloru berety, szaliki, rękawiczki oraz dżersejowe kompleciki (bluzka plus spódniczka).

TRZY REKORDZISTKI



12 kwietnia br. radzieccy spadochroniarze, zgrupowani na obozie treningowym w Taszkiencie, ustanowili 12 nowych rekordów międzynarodowych. Wśród autorów tych rekordów znalazły się również trzy spadochroniarki: Irina Tkaczenko i Walentyna Zakorecka (zdjęcie pierwsze wyżej) oraz Lidia Skworcowa (obok). W skoku na celność lądowania z wysokości 600 metrów osiągnęły one rezultat „zero", lądując w samym środku koła.

Irina Tkaczenko — jest moskwiczanką, studentką instytutu pedagogicznego, triumfatorką V spartakiady wszechzwiązkowej, uczestniczką wielu zawodów międzynarodowych. Wykonała już niemal 2000 skoków. Walentyna Zakorecka, wychowanka aeroklubu w Woroszyłowgradzie, wicemistrzyni świata, ma na swym koncie ponad 2300 skoków. Lidia Skworcowa, wychowanka aeroklubu w Taszkiencie, zwyciężyła w XI mistrzostwach Armii Radzieckiej.

ACH, CO TO BYŁ ZA ŚLUB

Jak po lotniczemu, to już na całego, powiedział do swej nowopoślubionej żony amerykański entuzjasta szybownictwa Jan Smits i kazał się sfotografować ze swą połowicą w kabinie szybowca Ka-7, który aż na rynek miasteczka dostarczyli członkowie miejscowego aeroklubu.

GDZIE ZBUDOWAĆ PORT?

W Wielkiej Brytanii przez wiele miesięcy toczyła się zażarta dyskusja, gdzie wybudować kolejny, trzeci z rzędu, port lotniczy obsługujący londyńską metropolię. Ogromne lotnisko Heathrow, a także mniejsze Gatwick, przeładowane są już do granic wytrzymałości. Starty i lądowania odbywają się bez przerwy w odstępach 2 — 3-minutowych. Tłok w powietrzu jest taki, że co jakiś czas londyńczycy dowiadują się, iż właśnie dwa samoloty cudem tylko uniknęły zderzenia.

Ale gdzie zbudować trzeci port lotniczy?

Ilekroć specjalne komisje wysuwają nowe propozycje lokalizacji, zaraz na zagrożonym miejscu zawiązuje się obywatelski komitet obrony przed hukiem silników, spalinami, falą samochodów i ludzi. Mieszkańcy skazanego na nowoczesność regionu grożą zbudowaniem barykad, zdejmują ze ścian stare dubeltówki i zapewniają, że użyją je we właściwy sposób, jeśli tylko na ich terenie pojawią się budowlane maszyny.

I komisja odwołuje decyzję.

W Wielkiej Brytanii jest już przerażająco ciasno. Nie ma kawałka wolnej ziemi, gdzie można by umieścić uciążliwy port lotniczy.

Ostatnio zapadła więc salomonowa decyzja. Zbuduje się pasy startowe na... morzu: U ujścia Tamizy — na płazy, a w części także na zalanej betonem płyciźnie przybrzeżnej, powstaną pasy startowe, magazyny, pomieszczenia dla pasażerów.

Wielka Brytania jest jednym z najgęściej zaludnionych krajów świata. 226 osób przypada na kilometr kwadratowy, prawie 2 i pół raza więcej niż w Polsce. Ale w Anglii i Walii jeden kilometr kwadratowy, średnio biorąc, zamieszkuje blisko 350 osób. Dziś Wielka Brytania liczy 55 mln mieszkańców. W roku 2000, według najnowszych prognoz demograficznych, osiągnie 66 milionów.

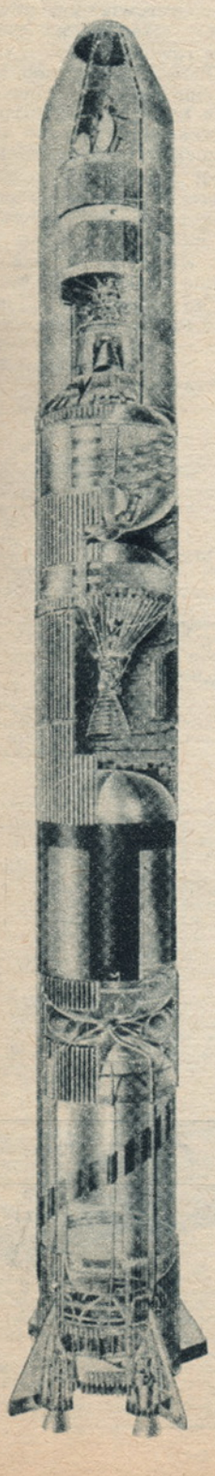
Więc — sytuacja nie jest wesoła i lokalizacja nowego portu lotniczego jest rzeczywiście trudnym przedsięwzięciem.

„EUROPA-III"

Cztery państwa: Francja, Belgia, Holandia i NRF podjęły w roku ubiegłym decyzję rozpoczęcia prac wstępnych nad rakietą „Europa-III". Rakieta tego typu ma być zdolna do wyniesienia na orbitę geostacjonarną ładunku o masie około 700 — 800 kg. Podstawowe wymiary projektu (model przedstawiamy poniżej): wysokość 40 m, masa startowa 191 ton.

Dla porównania: „Europa-II", przechodząca obecnie próby w Gujanie francuskiej, ma wysokość 30,6 m oraz masę startową 111 ton.

Rys.: „Air et Cosmos"



DONIOSŁE POROZUMIENIE

W wyniku rozmów, które odbyły się w dniach 21—25 czerwca w Houston, przewodniczący delegacji radzieckiej — członek Akademii Nauk ZSRR, przewodniczący rady „Interkosmosu" przy Akademii Nauk ZSRR prof. Borys Pietrow oraz dyrektor ośrodka pilotowanych lotów kosmicznych NASA dr R. Guilruth, parafowali odpowiedni dokument, który ma być zatwierdzony przez prezesa Akademii Nauk ZSRR i dyrektora NASA.

Delegacje obu krajów omówiły podstawowe zagadnienia techniczne związane z łączeniem statków kosmicznych.

Komunikat ogłoszony po zakończeniu rozmów zaznacza, że w szeregu spraw osiągnięto porozumienie oraz, że pewne inne zagadnienia wymagają dalszego omówienia.

Parafowany dokument zawiera szczegółowe wyliczenie spraw, co do których strony uzgodniły swe stanowiska i które dotyczą systemów łączności radiowej, jak również mechanizmów łączenia się statków.

Osiągnięto także porozumienie co do dodatkowej wymiany informacji lub — w razie potrzeby dalszej wymiany poglądów. Główna część warunków technicznych należy do problemów uzgodnionych.

Osiągnięte porozumienie da statkom i stacjom kosmicznym możność łączenia się ze sobą w przestrzeni kosmicznej, co jest niezbędne w wypadku konieczności udzielania pomocy kosmonautom.

Delegacje obu krajów omówiły sposoby dokonywania w przyszłości eksperymentów kosmicznych, które będą wykorzystane przy sprawdzaniu wymogów technicznych, dotyczących wspólnych systemów zbliżania się i łączenia się ze sobą radzieckich i amerykańskich statków oraz stacji kosmicznych.

Pierwszym takim eksperymentem mogłoby być połączenie się amerykańskiego statku kosmicznego „Apollo" z pilotowaną radziecką naukową stacją orbitalną typu „Salut". Następnym eksperymentem mogłoby być połączenie się radzieckiego pilotowanego statku kosmicznego typu „Sojuz" z amerykańską stacją orbitalno-naukową typu „Skylab".

W ośrodku pilotowanych lotów kosmicznych NASA specjaliści radzieccy zapoznali się z niektórymi amerykańskimi urządzeniami doświadczalnymi oraz zwiedzili muzeum tego ośrodka.

Komunikat dodaje, że spotkanie upłynęło w rzeczowej atmosferze oraz że strony wyraziły zadowolenie z przebiegu rozmów. Następne spotkanie specjalistów z obu państw odbędzie się w końcu bieżącego roku w Moskwie.

KSIĘŻYC — STARUSZEK

Odłamki skał księżycowych przywiezionych przez załogę „Apollo-14" z okolic krateru Fra Mauro mają zaledwie 200 milionów lat więcej, niż skały przywiezione przez załogę „Apollo-11" z księżycowego Morza Spokoju. Uczeni liczyli na to, że skały z okolicy Fra Mauro będą znacznie starsze. Średni wiek kamieni księżycowych przywiezionych przez „Apollo-14" waha się od 3,85 do 3,95 miliarda lat, wobec 3,6 miliarda lat, jakie liczą kamienie zebrane na Morzu Spokoju.

Dane te ogłosił prof. Wafferburg z Instytutu Technologicznego w Kalifornii — przemawiając do członków Międzynarodowej Komisji Badań Kosmicznych, zgromadzonych w czerwcu na 15 kongresie w Seattle.

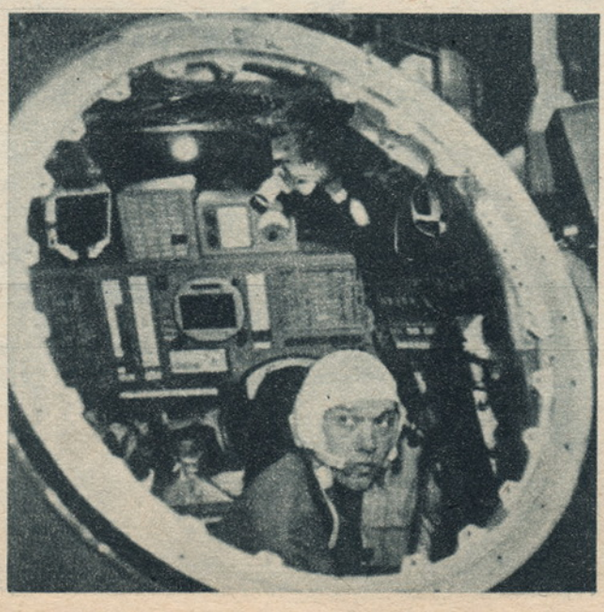
Prof. Wafferburg twierdzi również, że Ziemia i Księżyc dłuższy czas po ukształtowaniu się jako ciała niebieskie były bombardowane przez wielkie elementy. Np. księżycowe Mare Imbrium powstało w wyniku uderzenia o powierzchnię Księżyca planetoidy. Miało to nastąpić w 600 milionów lat po ukształtowaniu się Srebrnego Globu. Zdaniem profesora, skutki tego bombardowania na Ziemi zostały zatarte wskutek stałego procesu kształtowania się gór. Uczony uważa, że przyszłe wyprawy „Apollo" pozwolą odpowiedzieć na pytania dotyczące wieku i natury Księżyca, a także działalności wulkanicznej.

Statek naukowo-badawczy, który brał udział we wszystkich radzieckich przedsięwzięciach kosmicznych, w tym w programie związanym z lotem stacji kosmicznej „Salut". Statek nosi miano „Akademik Siergiej Korolew", ku czci pioniera techniki rakietowej i budowniczego statków kosmicznych w ZSRR.
Zdjęcie: „Sowietskij Sojuz"

POPOWICZ W JUGOSŁAWII

Radziecki kosmonauta Paweł Popowicz przybył 26 czerwca do Belgradu z kilkudniową wizytą na zaproszenie organizatorów międzynarodowej wystawy „Kosmos w służbie pokoju".

Wnętrze „Sojuza-10". Fotoreporter miesięcznika „Sowietskij Sojuz" odwiedził przed startem załogę statku „Sojuz-10". Wśród licznych zdjęć godne uwagi jest jedno, pokazujące wnętrze statku z przyrządami pokładowymi. W kabinie A. Jelisiejew.
Zdjęcie: „Sowietskij Sojuz"



SŁAWNI LOTNICY

Józef Mosna

PILOT czechosłowacki Józef Mosna urodził się w 1926 r. w Litovli. Dzieciństwo spędził w Pilźnie. Miał bardzo ruchliwą babcię, która zabierała go na dalekie spacery. Za każdym razem chciała swemu wnukowi pokazać coś nowego i ciekawego. Tak zaczęły się jego coraz częstsze wizyty na lotnisku Bory.

Lotnicy i samoloty urzekły zarówno babcię jak i młodziutkiego Mosnę. Całymi godzinami chodził między samolotami, stojącymi przed hangarem. Piloci i mechanicy polubili go; przypadł im do serca. Sadzali go w kabinie samolotu. Był jeszcze za młody, aby móc latać. Został więc modelarzem lotniczym.

Gdy zaczęła się druga wojna światowa, budowa modeli była jego ulubionym zajęciem. Czytał wiele książek, studiował zagadnienia lotnicze. Uczył się bardzo pilnie. Po zakończeniu wojny i zdaniu egzaminów w 1946 roku, przyjęty został na Akademię Lotniczą w Hradec Kralove.

Trzy lata później ukończył uczelnię z dobrym wynikiem. Skierowano go do pracy pedagogiczno-instruktorskiej. Wkrótce uczył swych podopiecznych latać na odrzutowych samolotach Jak-23, a później MiG-15.

Najmilej wspomina lata 1952—1957, kiedy był członkiem zespołu akrobacyjnego. Zespół ten, składający się początkowo z pięciu samolotów, przekształcił się następnie w siedem maszyn, a po pewnym czasie w dziewięć MiGów-15. Prowadzącym tę znakomitą dziewiątkę odrzutowców był właśnie Jozef Mosna.

W swej aktywnej służbie lotniczej doczekał się drugiego etapu w dziejach lotnictwa Czechosłowacji: przejścia na samoloty naddźwiękowe. W lataniu własnym i szkoleniu innych osiągnął bardzo dobre wyniki. On to przyczynił się do wyszkolenia Eleny Bacovej — pierwszej czechosłowackiej pilotki samolotów odrzutowych.

Jego marzeniem była praca pilota doświadczalnego. W 1969 roku osiągnął swój cel. Aktualnie ma stopień pułkownika i wiele odznaczeń. (m)

ALEKSIEJ ISAJEW NIE ŻYJE

Dnia 25 czerwca br. w ZSRR zmarł wybitny konstruktor silników lotniczych i rakietowych, 62-letni Aleksiej Isajew.

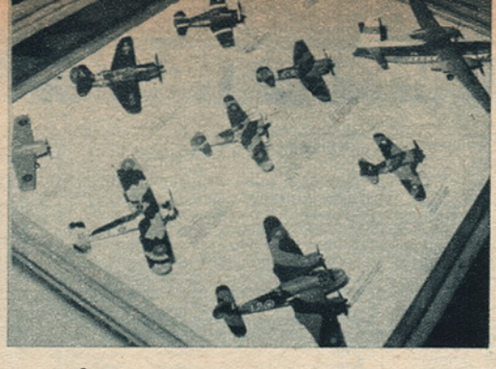
Skonstruowane pod kierunkiem A. Isajewa silniki były zainstalowane na pilotowanych statkach kosmicznych „Wostok", „Woschod", „Sojuz" i automatycznych stacjach międzyplanetarnych.

RODZINA „INTELSATÓW"

Satelita łącznościowy typu „Intelsat-IV" umieszczony został na orbicie okołoziemskiej 25 stycznia roku bieżącego. Jest to satelita nowej generacji i jak wynika z informacji zachodnich, przewidziano jeszcze budowę i umieszczenie w Kosmosie siedmiu satelitów tego typu oznaczonych numerami od F-2 do F-8. Pierwszy satelita nowej serii wystartuje jeszcze do końca roku bieżącego, a następne wystartują w latach 1972—73. Rakietą nośną dla wszystkich satelitów będzie „Centaur".

XIV KONGRES COSPAR

W dniach od 21 czerwca do 2 lipca w Seattle (USA) odbywały się obrady XIV kongresu COSPAR (Komitetu do badania przestrzeni kosmicznej). Obrady poświęcone były między innymi pomiarom laserowym naszego naturalnego satelity, zagadnieniom związanym z troposferą i doświadczeniom w magnetosferze, pomiarom w Kosmosie, wynikom badań atmosfery ziemskiej przy użyciu satelitów meteorologicznych i wielu innym sprawom związanym z wykorzystaniem przestrzeni kosmicznej.



Nasz klub 1:72 („Śmigiełko")

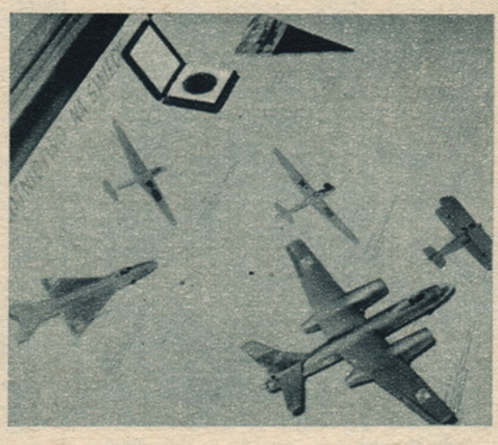
CISZA zaległa lotnisko. Na szarej płycie srebrzy się nieruchome cygaro MiGa-21. Obok stoi matowo-zielona, dwusilnikowa „Peszka". Przez oszklenie kabiny widać twarze znieruchomiałej załogi. Idziemy dalej. Mijamy sławnego „Pułaszczaka" P-11c, dalej wyłania się krótkonosy „Spitfire". Ciemne, przydymione smugi na rurach wydechowych i bokach kadłuba mówią, że maszyna niedawno wróciła z lotu. Za kabiną pilota bieleją na szarozielonym tle litery RF-A. Tak, to samolot ze sławnego dywizjonu 303. Obok skrzydło w skrzydło stoi Jak-9 z pułku myśliwskiego „Warszawa" a dalej japońskie „Zero", „Karaś" i potężny, czarny jak sadze, czterosilnikowy „Halifax" z dywizjonu 301 „Pomorskiego". W perspektywie widnieją sylwetki innych maszyn

Interesuje was zapewne, gdzie jest takie lotnisko, na którym można obejrzeć samoloty w takim zestawieniu? I czy to jest w ogóle możliwe?

Otóż jest takie lotnisko. Istnieje ono w Pałacu Młodzieży w Warszawie. Płyta postojowa jest wprawdzie wykonana z szarego kartonu, a samoloty są mniejsze od prawdziwych 72-krotnie, zaś lotnisko mieści się po prostu na wielkim stole. Złudzenie realizmu jest tym większe, że modele wykonane są niezwykle precyzyjnie. Oto przykłady: „Spitfire" ma otwory w lufach, rury wydechowe są wewnątrz puste i czarne, opony są rzeczywiście gumowe, w kabinie siedzi odziany w żółtą „maewestkę" (kamizelkę nadmuchiwaną) pilot, na sterach widzimy obciągnięte między żebrami płótno — tak jak w prawdziwym samolocie, na kadłubie widoczne jest nitowanie blach pokrycia. Przypominam, że wszystko to jest wykonane w podziałce 1:72.

★

W modelarni lotniczej Pałacu Młodzieży działa od stycznia bieżącego roku klub 1:72 o nazwie „Śmigiełko". Tworzy go dwunastu młodych zapaleńców w wieku od 14 do 18 lat, zakochanych w tradycjach lotnictwa. Stawiają sobie następujące cele: budowę modeli redukcyjnych plastykowych i drewnianych w podziałce 1:72; zbieranie materiałów zdjęciowych i dokumentacji technicznej samolotów; zbieranie materiałów dotyczących znanych ludzi naszego lotnictwa; popularyzowanie historii polskiego lotnictwa wśród młodzieży; spotkania z ciekawymi ludźmi lotnictwa.



Członkowie klubu mają swoje spotkania w każdy piątek o godz. 19.30. Na naszych spotkaniach klubowych (przy herbatce) kolejno referujemy przygotowane uprzednio i interesujące ogół materiały oraz wymieniamy doświadczenia zdobyte przy budowie modeli. Nasz kronikarz Wojtek prowadzi bardzo sympatyczną kronikę działalności klubu.

A bilans tej działalności mimo stosunkowo krótkiego okresu istnienia klubu jest chyba imponujący. Oto zestawienie: zorganizowano wystawę modeli redukcyjnych (około 40 szt.) w okresie od 5 do 15 kwietnia. Wystawa była otwarta z okazji dorocznego święta Pałacu Młodzieży oraz z okazji wręczenia Pałacowi Młodzieży Medalu 50-lecia Lotnictwa Sportowego. Sześcioosobowy zespół wziął udział w konkursie na „Mistrza Techniki" Pałacu Młodzieży (jedna z trzech równorzędnych pierwszych nagród). Wystawiliśmy 12 modeli. Temat: „Samoloty, na których latali Polacy". Zorganizowano spotkanie z płk. pil. Stanisławem Skalskim. Pułkownik opowiadał nam o stoczonych przez siebie walkach. Korzystając z ustawionych modeli, bardzo plastycznie ilustrował sytuację w powietrzu. Mógł posługiwać się modelami typów samolotów, na których latał i z którymi walczył. Odbyło się również spotkanie z ubiegłorocznym Szybowcowym Mistrzem Polski mgr. inż. Andrzejem Kmiotkiem, członkiem polskiej ekipy na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Marfie. Inżynier Kmiotek okazał się niezrównanym gawędziarzem, a zyskał całkowitą sympatię obecnych, gdy okazało się, że kiedyś również zaczynał od modelarstwa. Obecnych było ponad 30 osób. Między innymi aż dwa spotkania poświęcone były zapoznaniu się z niezwykle bogatym i obfitującym w ciekawe momenty życiorysem, a także i twórczością jednego ze znakomitych polskich konstruktorów, jakim jest mieszkający w Stanach Zjednoczonych inż. Jerzy S. Rudlicki.

Na zakończenie pragniemy poinformować Was, że członkiem klubu może zostać każdy młody człowiek, mieszkaniec Warszawy, w wieku od 14 do 18 lat. Trzeba spełnić dwa warunki: kandydat powinien uczęszczać do szkoły oraz zapisać się do modelarni lotniczej Pałacu Młodzieży w Warszawie.

WALDEMAR SALACH

Zdjęcia: M. Kobrzyński (3)

SZYBOWIEC BEZOGONOWY

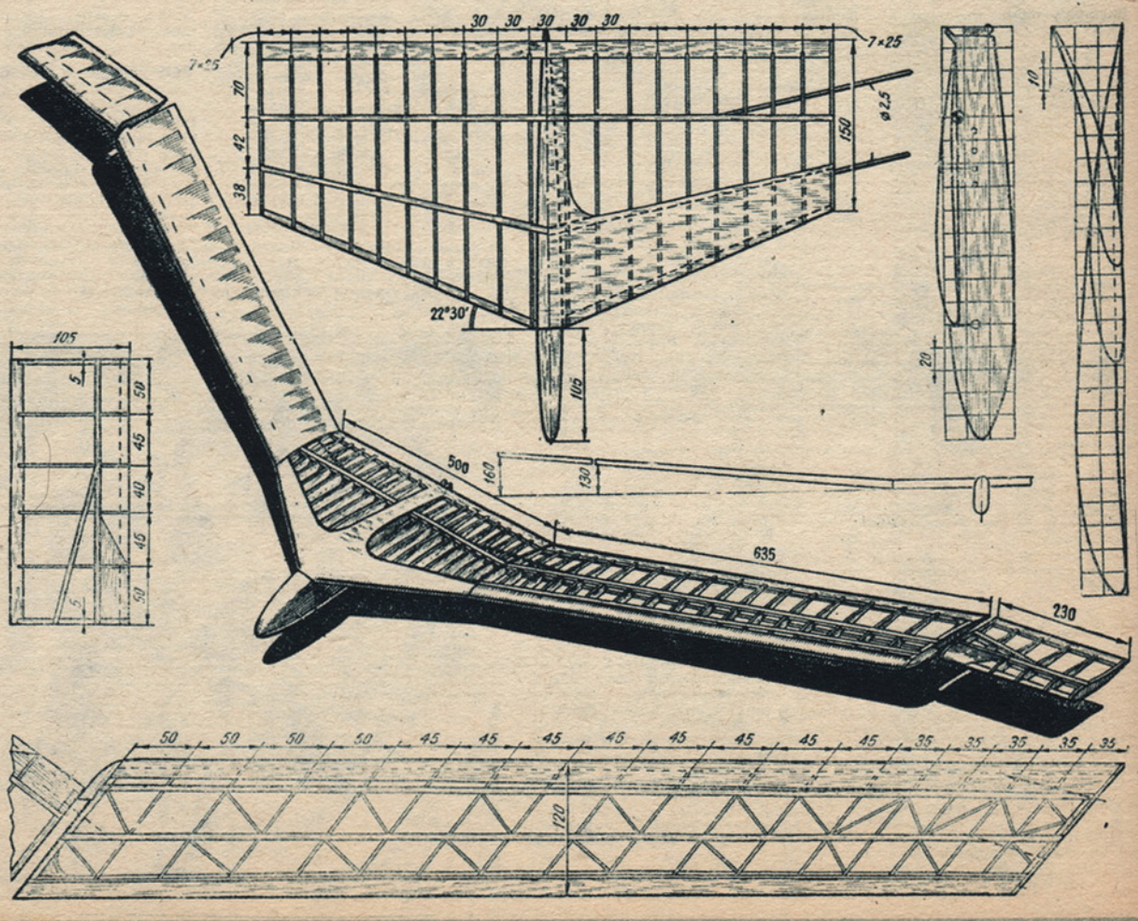
OBOK przedstawiamy plan szybowca bezogonowego konstrukcji Rosjanina Jurija Jewsikowa. Model podajemy z dwóch względów. Przede wszystkich, aby zapoznać czytelników z oryginalną konstrukcją oraz aby przypomnieć, że istnieją tego rodzaju modele, które zresztą cieszyły się i u nas zainteresowaniem. Zawody bezogonowców w Białymstoku i w Gliwicach służyły dobrze sprawie rozwoju techniki małego lotnictwa — szkoda, że coraz mniej o nich słyszymy.

Szybowiec Jewsikowa ma dwudzielne skrzydło zakończone na końcach elewonami, a zatem sterami pełniącymi funkcję lotek i klap. Końcówki tych części skrzydła mają profil tzw. samostateczny. Kąt zaklinowania sterów można regulować, zmieniając w ten sposób zwichrzenie płata w zależności od potrzeby. Bezogonowiec jest dość trudny do regulacji, stąd konieczność bardzo starannej budowy i oblatania.

Konstrukcja modelu sklejkowo-sosnowa. Podstawowe dane: ciężar modelu — 432 G, powierzchnia skrzydeł — 33,73 dcm², obciążenie jednostkowe — 12,3 G/dcm², ciężar kadłuba — 180 G, ciężar centropłata — 110 G, ciężar skrzydeł skrajnych — 106 G, a ciężar elewonów — 36 G. Średni czas lotu modelu, wg danych konstruktora, około 70—80 s.

Dla modeli bezogonowców oraz wiropłatów zorganizowane będę w ZSRR w roku bieżącym specjalne zawody. Odbędą się one w Sierpuchowie.

P.E.



CO • GDZIE • KIEDY

W MAŁYM LOTNICTWIE

JAKIE imprezy małego lotnictwa, organizowane przez ARPL, czekają na nas po wakacjach? W dniach 10—12 września odbędą się XXXVI Mistrzostwa Polski Modeli Latających w Lesznie Wlkp. Tuż na zakończenie wakacji, w dniach 29—31 sierpnia, spotykamy się na mistrzostwach modeli na uwięzi w Częstochowie, a w dniach 3—5 września w Gdańsku na mistrzostwach modeli latających zdalnie kierowanych. Wreszcie w dniach 24—26 września jedziemy do Jeżowa Sudeckiego na mistrzostwa modeli szybowców latających na zboczu. Niezwykle atrakcyjnie zapowiadają się międzynarodowe zawody modeli samolotów zdalnie kierowanych, które Aeroklub PRL przeprowadzi w Krakowie, w dniach od 29 lipca do 2 sierpnia. Startować mają pięcioosobowe zespoły modelarzy, m. in. z ZSRR, CSRS i NRD.

★

Aktualnie w aeroklubach regionalnych jest czynnych 857 kół lotniczych, zrzeszających 21 490 członków. Wśród tej liczby kół, 657 rozwija działalność w miastach, 180 na terenie wiejskim, a 446 w szkołach podstawowych i średnich. 664 koła prowadzą prace modelarskie.

★

W roku bieżącym staraniem Wydziału Kół Lotniczych i Modelarstwa ARPL ukażą się plany trzech modeli latających, będą to: szkolny model szybowca, szkolny model na uwięzi i szkolny model z napędem gumowym. Plany modeli wydrukowane zostaną w wielkości naturalnej, wraz z niezbędną instrukcją budowy. Plany umożliwią jeszcze sprawniejsze prowadzenie zajęć z najmłodszymi, początkującymi modelarzami — członkami kół lotniczych.

★

Siedem rekordów krajowych ustanowili w roku 1970 modelarze sportowcy Aeroklubu PRL. Oto pełny wykaz rekordzistów i rekordów, który powinien stać się zachętą dla wszystkich zainteresowanych.

Wiesław Jakubowski z Aer. Tatrzańskiego ustanowił w dniu 9 maja 1970 r. rekord długotrwałości lotu modelu samolotu zdalnie kierowanego, wynikiem **2 godz. 12 min. 16 s.**

Jerzy Kosiński z Aer. Warszawskiego ustanowił w dniu 9 maja 1970 r. rekord długotrwałości lotu modelu wodnosamolotu zdalnie kierowanego, wynikiem **1 godzina 15 s.**

Ryszard Czechowski z Aer. Krakowskiego ustanowił w dniu 31 maja 1970 r. rekord długotrwałości lotu mikromodelu dla hal o wysokości ponad 30 m, wynikiem **27 minut 30 s.**

Edward Rogowski z Aer. Krakowskiego ustanowił w dniu 20 czerwca 1970 r. rekord długotrwałości lotu modelu szybowca zdalnie kierowanego wynikiem **2 godz. 10 min. 45 s.**

Ryszard Czechowski z Aer. Krakowskie ustanowił w dniu 26 lipca 1970 r. rekord długotrwałości lotu mikromodelu dla hal o wysokości ponad 30 m, wynikiem **29 minut 11 s.**

Ryszard Czechowski z Aer. Krakowskiego ustanowił w dniu 17 sierpnia 1970 r. rekord długotrwałości lotu mikromodelu dla hal o wysokości od 15 do 30 m, wynikiem **32 minuty 5 s.**

Czesław Cimoszko z Aer. Szczecińskiego ustanowił w dniu 28 sierpnia 1970 r. rekord wysokości lotu modelu samolotu zdalnie kierowanego, wynikiem **1 650 m.**

★

W związku Radzieckim zmarł w wieku 62 lat Emmanuel Bogdanowicz Mikirtumow, inżynier-pułkownik w stanie spoczynku. Mikirtumow był jednym z wielkich pionierów modelarstwa w ZSRR, organizatorem działalności modelarskiej i zasłużonym pracownikiem nauki. Opublikował ponad 50 prac naukowych. W tym zawarte są podręczniki i instrukcje modelarskie. Ściśle związany był z DOSAAF, a przez szereg ostatnich lat redagował dział modelarski w miesięczniku „Krylia Rodiny". Znany był na całym świecie jako wybitny specjalista spraw małego lotnictwa. Odznaczony był dyplomem FAI im. P. Tissandiera. Również i w Polsce ceniliśmy wysoko Mikirtumowa, korzystając z jego prac teoretycznych i wzorując się na konstrukcjach modeli i sliników. Lotnictwo ZSRR poniosło dotkliwą stratę. Odszedł bowiem człowiek szlachetny, oddany młodzieży i sprawie jej kształcenia właśnie dla potrzeb wszystkich dziedzin lotnictwa.

★

Jak wynika z najnowszych publikacji radzieckich, w ZSRR małym lotnictwem czyli jak piszą Rosjanie — inżynierską dziedziną sportu — zajmuje się 250 tysięcy dzieci i młodzieży obojga płci. W ciągu ostatnich czterech lat tytuły Mistrzów Sportu ZSRR zdobyło ponad 300 modelarzy lotniczych. W tymże okresie ustanowiono 34 rekordy międzynarodowe i 69 rekordów wszechzwiązkowych.

P. E.

NAJMŁODSI LOTNICY NA STARCIE

Zdjęcia St. Jaśko (4)

OKOŁO 3,5 tysiąca najmłodszych modelarzy uczestniczyło w tegorocznej masowej imprezie Aeroklubu PRL pod nazwą „Młodzi szybownicy na start". Zawody przeprowadzono równocześnie w 37 aeroklubach regionalnych, w dniu 5 czerwca.

Młodzi zawodnicy startowali ze standardowymi modelami „Jaskółka", szanse były więc wyrównane. Decydowała staranność wykonania modelu i umiejętność holowania. Ci, którzy w trzech lotach uzyskali sumaryczny czas 100 lub więcej sekund, uzyskiwali pierwszy warunek do odznaki „Młodego szybownika". Drugim warunkiem było odbycie lotu pasażerskiego na szybowcu dwumiejscowym, do czego wprowadziło uzyskanie pierwszego warunku. Odznakę uzyskało ponad 400 zawodników.

Do aeroklubów, w których impreza miała największe powodzenie, należą takie jak Poznański, Łódzki, Lubelski, Słupski, Podkarpacki i Bydgoski. Niektóre aerokluby niestety zbyt słabo spopularyzowały zawody w miejscowej prasie i innych środkach masowego przekazu. Na przykład w Aeroklubie Śląskim w Katowicach na starcie stanęło 33 modelarzy!

Ogólnie biorąc, po zeszłorocznym debiucie i obecnych wynikach można sądzić, że impreza wejdzie na stałe do naszych tradycji jako pierwszy krok lotniczy młodych adeptów. Chyba nie ma lepszej metody zaszczepienia najmłodszym lotniczego bakcyla, jak otwarcie dla nich lotnisk, zapoznanie ze sprzętem, umożliwienie obejrzenia choćby skromnych pokazów, no i stworzenie szansy wyżycia się w emocjonujących zawodach. Jak już jednak wspomniano, w wielu wypadkach informacja o imprezie nie była należycie przeprowadzona, nie wszędzie sklepy CSH były wystarczająco zaopatrzone w zestawy „Jaskółka", wreszcie — jak twierdzą niektórzy — termin zawodów nie jest dobrany zbyt szczęśliwie (wiele imprez związanych ze „Świętem Dziecka" oraz bliski koniec roku szkolnego).

Po usunięciu obecnych niedociągnięć można przypuszczać, że w przyszłym roku ilość startujących wzrośnie co najmniej o 50%.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

Impreza, którą zapoczątkowano z dużym rozmachem organizacyjnym w roku ubiegłym, niestety pod względem masowości nie spełniła w roku bieżącym, naszym zdaniem, pokładanych nadziei. Wydaje się, że zbyt skromnie popularyzowano akcję „Młodzi szybownicy na start!". Zabrakło, po prostu mówiąc, działalności propagandowej w powiązaniach z Polskim Radiem i Telewizją. Brak było najprawdopodobniej porozumienia z organizatorami obchodów Święta Dziecka, bo przecież gdyby włączono się z programem zawodów dziecięcych do ogólnopolskich imprez związanych ze Świętem Dziecka, liczba uczestników byłaby nieporównywalnie większa.

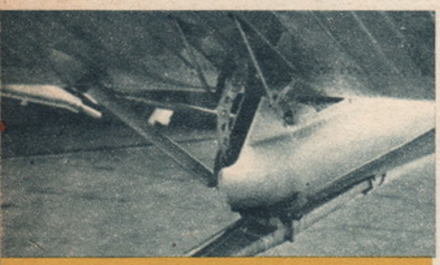
To tylko uwagi organizacyjne. Wydaje się ponadto, że niezbyt szczęśliwy był wybór modelu standardowego „Jaskółka", według opinii instruktorów pracujących z dziećmi na co dzień. Stwierdzają oni liczne niedostatki tego modelu. Jest trudny do wykonania oraz nie ma zbyt atrakcyjnego wyglądu, który zachęciłby młodego konstruktora do budowy. To też mogło wpłynąć na zbyt słaby udział w imprezie. Wreszcie sprawa produkcji zestawów. Jeśli planuje się wielką imprezę opartą na zestawach materiałowych, to liczba tych zestawów musi odpowiadać planom, pod względem ilości i jakości.

Uwagi te — raczej pospieszne i niepełne — powinny być sygnałem alarmowym dla organizatorów przyszłorocznej imprezy, że cała akcja wymaga dokładniejszego przygotowania, a wówczas i efekty będą lepsze.

P.E.

Samolot PZL-104 „Wilga-40" w całej okazałości. Zwraca uwagę nowe śmigło PZL US-123, wykonane z tworzyw sztucznych.

NOWY POLSKI SAMOLOT „WILGA-40"



Usterzenie płytowe samolotu „Wilga-40": Zdjęcia W. MIKODA (3)

W pierwszej połowie maja br. zakończono pomyślnie długotrwały cykl prób i badań w locie nowego polskiego samolotu PZL-104 „Wilga-40", stanowiącego rozwojową wersję seryjnie budowanego samolotu PZL-104 „Wilga-35". Nowa wersja „Wilgi" przewidywana jest przede wszystkim do użytkowania w aeroklubach, ze specjalnym przeznaczeniem do holowania szybowców i wywożenia skoczków spadochronowych. Samolot może być także wykorzystany do przewozu trzech pasażerów, transportu określonego ładunku oraz jako samolot sanitarny (po zabudowie specjalnego wyposażenia) i łącznikowy.

W samolocie „Wilga-40" zawarte są praktycznie wszystkie dotychczasowe doświadczenia z eksploatacji samolotów PZL-104 „Wilga-3", „Wilga-32", „Wilga-35", a wprowadzone istotne zmiany w konstrukcji płatowca rokują nadzieję, że „Wilga-40" całkowicie zaspokoi wymagania użytkowników. A oto niektóre zasadnicze zmiany, zawarte w „Wildze-40".

W odróżnieniu od „Wilgi-35" nowa „Wilga" otrzymała wzmocnione skrzydła z automatycznymi slotami, przy czym kąt nastawienia skrzydła wynosi 12° (w „Wildze-35" był kąt 8°), zwiększono także wznios do 2°. Samolot otrzymał zbiorniki paliwa o zwiększonej pojemności do 300 litrów (w „Wildze-35" pojemność zbiorników wynosiła 195 l.), co pozwoliło zwiększyć zasięg samolotu do 1100 km („Wilga-35" miała zasięg tylko 680 km). Samolot może zabierać również większy ładunek. Ciężar w locie „Wilgi-40" wynosi max. — 1400 kg. Zmianami objęto również usterzenie poziome. „Wilga-40" posiada usterzenie płytowe.

Napęd samolotu stanowi nadal silnik gwiazdowy PZL AI-14R lub PZL AI-14RA (o zwiększonym resursie) o mocy 260 KM i nowo opracowane dwułopatowe śmigło US-123 z tworzyw sztucznych. Docelowo przewidywana jest zabudowa śmigła US-124 o podwyższonej sprawności. W toku badań pewne zmiany wprowadzone zostały w zespole napędowym płatowca (osłony, żaluzje, instalacje).

Sądząc z wyników uzyskanych w próbach i prognoz produkcji seryjnej „Wilgi-40", nowy polski samolot wejdzie powszechnie do naszych aeroklubów i trafi też do użytkowników zagranicznych, gdzie poprzednie „Wilgi" zyskały sobie już prawo obywatelstwa (Indonezja, Rumunia, Węgry, Bułgaria i ostatnio NRD) i są widomym znakiem możliwości twórczych polskiego przemysłu lotniczego.

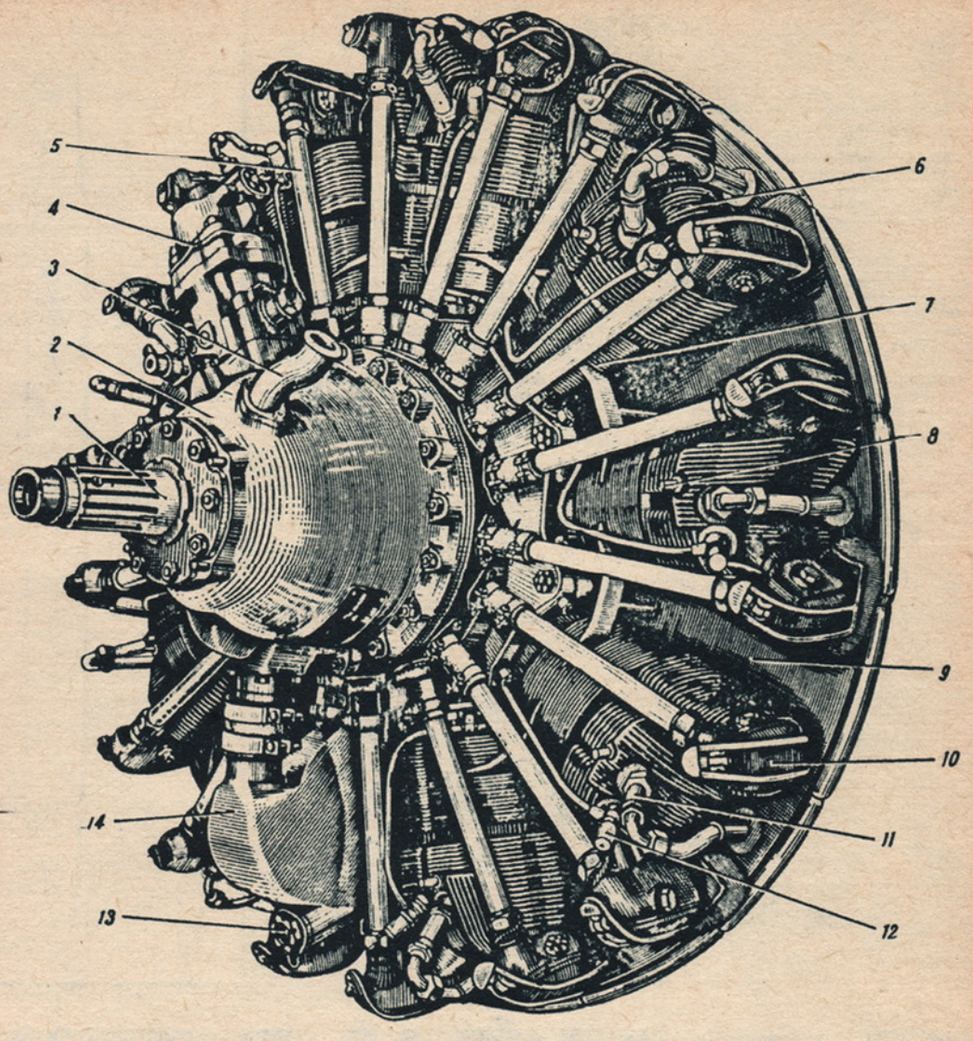
RYSZARD KACZKOWSKI

SILNIK AI–14 R SAMOLOTU „WILGA"

Silnik AI-14R polskiej produkcji stosowany w samolotach „Wilga-35", „Wilga-40" oraz „Gawron".

DANE TECHNICZNE

Średnica silnika — 985 (plus-minus 3) mm
Długość — 956 (plus-minus 3) mm
Ciężar (suchego) — 199 (plus-minus 2%) kg
Średnica cylindra — 105 mm
Skok tłoka (średnio) — 130 mm
Pojemność skokowa — 10,161 l
Stopień sprężania — 5,9 (plus-minus 0,1)
Moc startowa (2 350 obr/min) — 260 KM
Moc znamionowa (2 050 obr/min) — 220 KM
Jednostkowe zużycie paliwa — 240 do 280 g/KMh
Max. liczba obrotów — 2 450 obr/min
Min. liczba obrotów — 500 obr/min
Max. czas pracy z mocą startową — 5 min
Min. temperatura głowic — 120°C
Max. temperatura głowic — 230°C
Temperatura oleju wchodzącego — 50 do 65°C
Temperatura oleju wychodzącego (max) — 135°C
Resurs techniczny — 800 h do 1 remontu
Śmigło W 530-D 11/N (samolot PZL-104 „Gawron")
Śmigło US 122 (samolot PZL-104 „Wilga-35")
Śmigło US 123 (samolot PZL-104 „Wilga-40")



Rysował: RYSZARD KACZKOWSKI

(SILNIK AI-14R (rysunek górny)

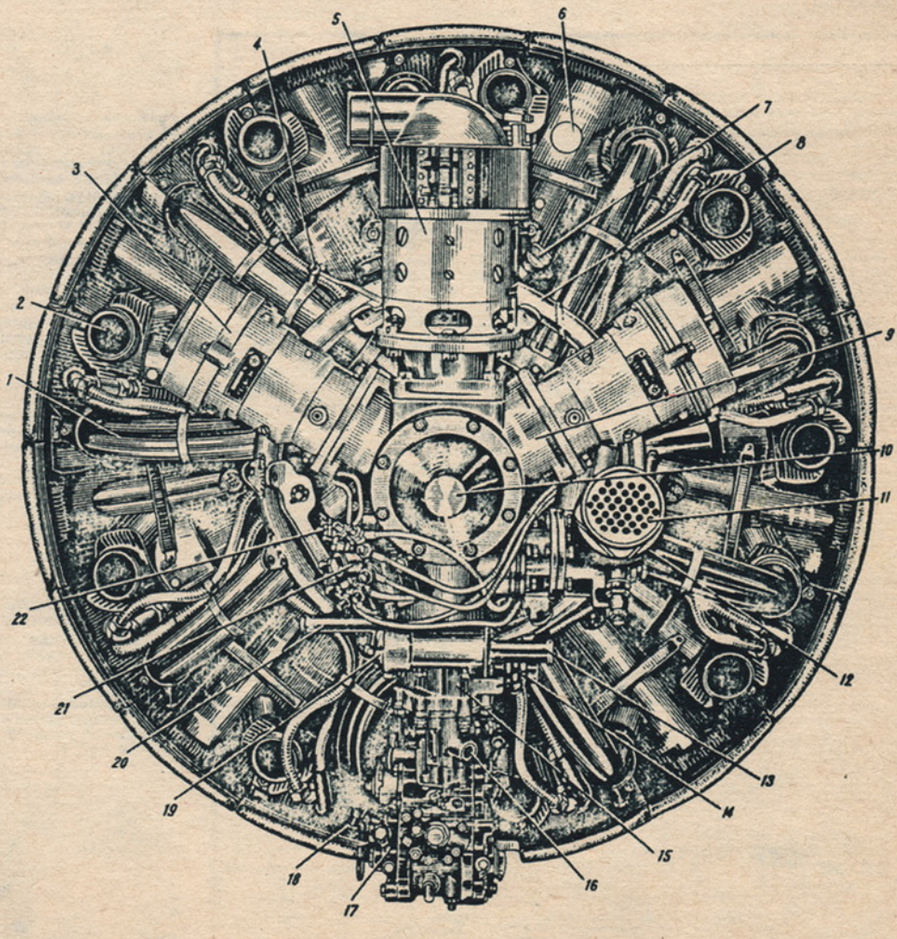
(widok 3/4 z przodu)

1 — wał śmigła;
2 — przednia część karteru (nosek);
3 — końcówka odpowietrzenia karteru (przednia;
4 — regulator obrotów;
5 — osłona popychacza zaworowego
6 — głowica cylindra;
7 — blok cylindra;
8 — końcówka podpory pierścienia osłony silnika;
9 — deflektor silnika;
10 — osłona zaworów;
11 — świeca zapłonowa;
12 — przewód powietrzny;
13 — filtr olejowy (odstojnik);
14 — komora osadowa oleju (odstojnik).

SILNIK AI-14R (rysunek dolny)

(widok z tyłu)

1 — rura ssąca;
2 — kanał wydechowy;
3 — iskrowniki;
4 — końcówka wstrzyku paliwa pompką zastrzykową;
5 — prądnica;
6 — otwór przewodu chłodzenia prądnicy;
7 — końcówka odpowietrzająca tylną część karteru;
8 — pierścień ramy silnika (łoża silnika);
9 — osłona mechanizmu napędu iskrowników;
10 — osłona tylnej końcówki wału korbowego;
11, 12 — sprężarka powietrzna z filtrem;
13 — końcówka wejścia oleju do silnika;
14 — zawór redukcyjny pompy olejowej;
15 — pompa olejowa;
16 — pompa benzynowa;
17 — gaźnik;
18 — końcówka zlewowa kondensatu paliwa;
19 — filtr oleju;
20 — końcówka wyjścia oleju z silnika;
21 — rozdzielacz powietrza (rozruchowy);
22 — końcówka napędu obrotomierza.



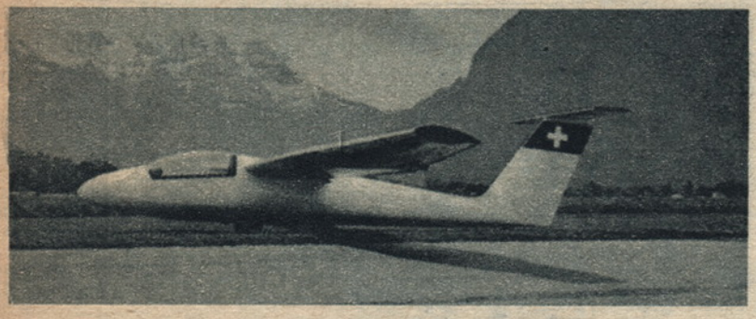
PILATUS B-4

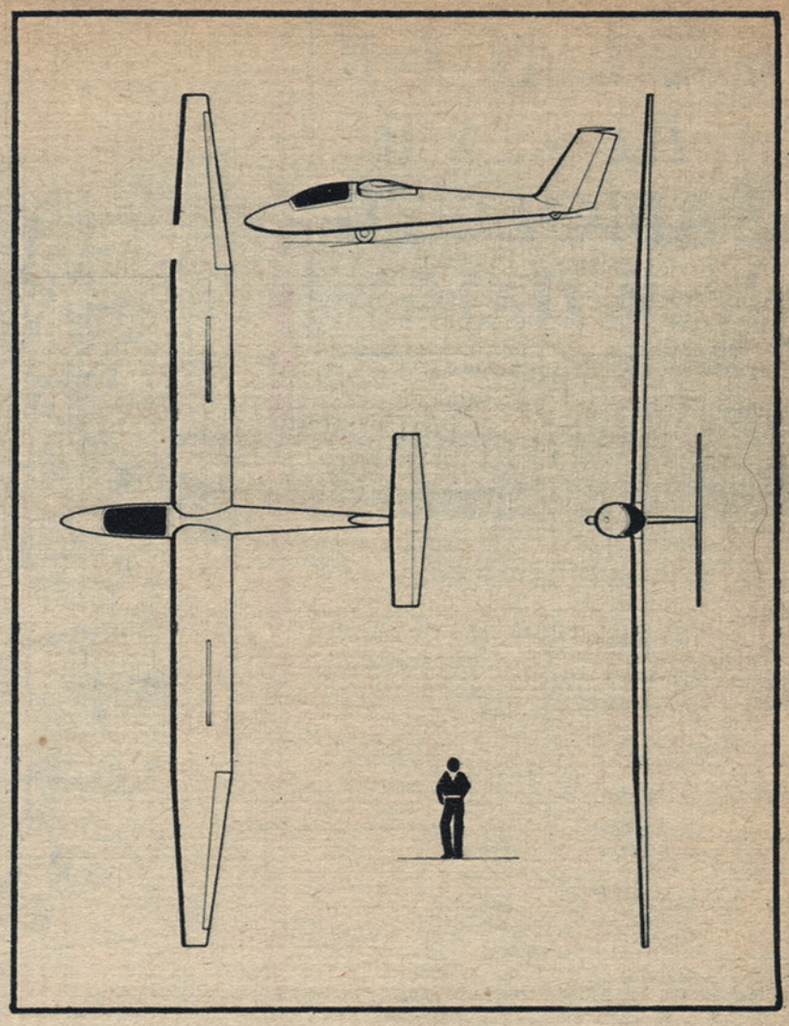
METALOWY szybowiec B—4 jest właściwie konstrukcją amatorską. Opracowali go trzej byli pracownicy naukowi lotnictwa, a zbudowała niewielka wytwórnia Basten w St. Goar w NRF. Oblot prototypu odbył się w 1966 r. Ostatnio szwajcarska wytwórnia lotnicza Pilatus zakupiła prawa do B—4 w celu podjęcia seryjnej produkcji tego szybowca. Po dokładnym rozeznaniu rynku okazało się, że istnieje duży potencjalny popyt na szybowce metalowe nawet w NRF, gdzie jak wiadomo dominują szybowce z tworzyw sztucznych. Z myślą o zdobyciu tego rynku, w listopadzie 1970 r. uzyskano zachodnioniemieckie świadectwo typu. W budowie jest pierwsza seria 100 szybowców. Seryjny B—4 wykazuje szereg ulepszeń w stosunku do prototypu.

Pilatus B—4 jest jednomiejscowym szybowcem wyczynowo-zawodniczym i treningowym w klasie standard, zbudowanym w układzie wolnonośnego grzbietopłata, konstrukcji całkowicie metalowej. Dwudzielne skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym mają profil laminarny NACA 64—3—618. Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa z rzadko rozmieszczonymi żebrami. Lotki umieszczone są na skrajnych częściach trapezowych, a hamulce aerodynamiczne płytowe (typu Schempp-Hirth) otwierają się w górę i w dół w połowie rozpiętości części prostokątnej płata. Kadłub konstrukcji półskorupowej odznacza się prostym kształtem. Dużą uwagę zwrócono na wygodę pilota. Kabina jest zakryta jednoczęściową osłoną z pleksi. Usterzenie pionowe-ukośne ze statecznikiem tworzącym integralną całość z kadłubem. Płytowe usterzenie wysokości o obrysie trapezowym osadzone jest na szczycie statecznika pionowego (układ T). Podwozie główne jednokołowe, chowane w locie. Małe kółko ogonowe. (J.Ś.)

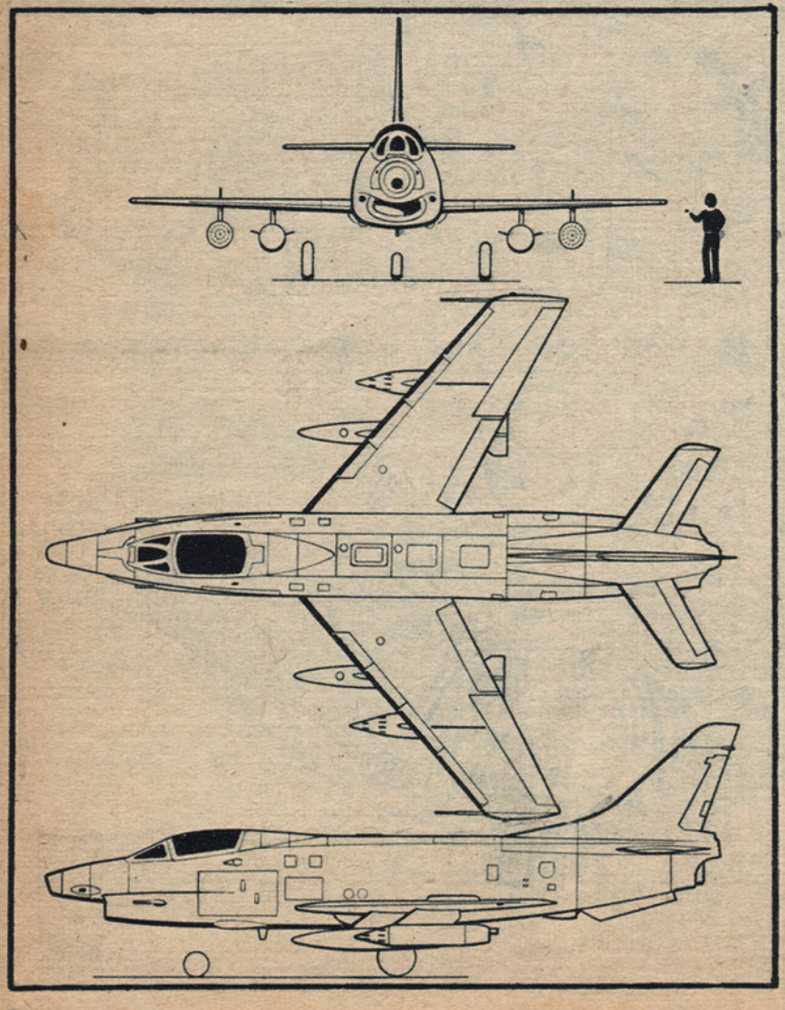
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,00 m, długość — 6,57 m, wysokość — 1,57 m, pow. nośna — 14,04 m², wydłużenie — 16.
Ciężary: Ciężar własny — 230 kg, ładunek — 120 kg, ciężar całkowity — 350 kg, dopuszczalne przeciążenia: + 6,3, — 4,3.
Osiągi: Doskonałość max. — 35 przy prędkości 85 km/h, opadanie min. — 0,64 m/s przy prędkości 72 km/h, prędkość dopuszczalna — 240 km/h, prędkość holowania — 180 km/h, prędkość wyciągania — 130 km/h.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



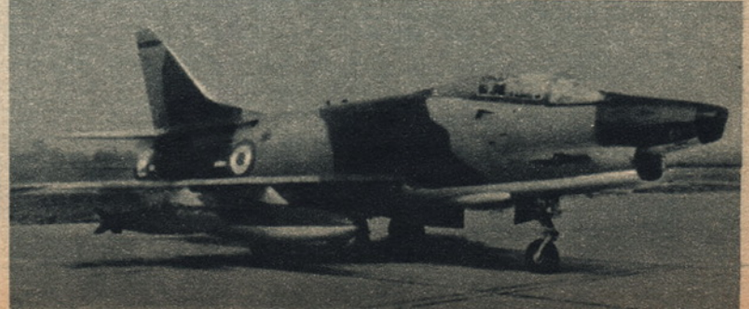
FIAT G-91Y

OD 1956 r. znana włoska wytwórnia lotnicza Fiat produkuje samoloty bojowe typu G—91 własnej konstrukcji, opartej na doświadczeniach zdobytych przy produkcji licencyjnej samolotu F—86K „Sabre". Samoloty Fiat G—91 zostały również przyjęte na uzbrojenie państw-członków NATO jako standardowy myśliwiec-bombowiec i samolot rozpoznawczy. Najnowszą wersją samolotu jest G—91Y, którego prototyp obiatany został w grudniu 1966 r. Różni się on od poprzednich wersji zastosowaniem dwóch silników.

Fiat G—91 Y jest jednomiejscowym samolotem myśliwsko-szturmowym i rozpoznawczym zbudowanym w układzie dwusilnikowego, wolnonośnego dolnopłata konstrukcji metalowej. Skrzydła o skosie 37°40' i wydłużeniu 4,475 mają profil laminarny. Konstrukcja dwudźwigarowa z pokryciem usztywnionym integralnie. Urządzenia supernośne składają się z klap szczelinowych wychylanych elektrycznie i automatycznych slotów na całej krawędzi natarcia. Lotki są sterowane ze wspomaganiem hydraulicznym. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Tył kadłuba odejmowany dla dostępu do silników. Pod kadłubem umieszczone są dwa hamulce aerodynamiczne. Ciśnieniowa i klimatyzowana kabina pilota wyposażona jest w wyrzucany fotel „zero-zero" (zapewniający ratunek również przy zerowych prędkościach i wysokościach). Osłona kabiny odchyla się do tyłu do wsiadania. Statecznik poziomy przestawialny elektrycznie. Dwie niewielkie płetwy umieszczone są na spodzie tylnej części kadłuba. Podwozie trójkołowe z kołem przednim, chowane w locie hydraulicznie. Główne koła wyposażone są w hamulce hydrauliczne. Koła o niskim ciśnieniu (4 at.) umożliwiają działanie z lotnisk gruntowych. Samolot wyposażony jest w spadochron hamujący skręcający dobieg. Napęd samolotu stanowią dwa turboodrzutowe silniki J—85—GE—13A o ciągu 1 235 kp (1 850 kp z dopalaniem) każdy, zabudowane w tyle kadłuba. Zbiorniki w kadłubie i skrzydłach mieszczą 3 200 l. paliwa. Do skrócenia startu przewidziano rakiety startowe. Uzbrojenie składa się z dwóch działek DEFA kal. 30 mm oraz zasobników pocisków rakietowych i bomb. (J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,01 m, długość — 11,67 m, wysokość — 4,43 m, pow. nośna — 18,13 m².
Ciężary: Ciężar własny — 3 900 kg, ciężar całkowity — 7 800 (max. — 8 700) kg.
Osiągi: Prędkość max. (9,00 m) — M = 0,975, prędkość max. (0 m) — 1 140 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 230 km/h, wznoszenie z dopalaniem — 85 m/s (bez dopalania — 35 m/s), czas wznoszenia na 12 000 m z dopalaniem — 4,5 min (bez dopalania — 11 min.), pułap — 12 500 m (1 silnik — 10 700 m), rozbieg — 914 m (z rakietami startowymi — 457 m), start na 15 m — 1 372 m (z rakietami — 762 m), lądowanie znad 15 m — 600 m, zasięg bojowy (0 m) — 750 km, zasięg max. — 3 500 km.



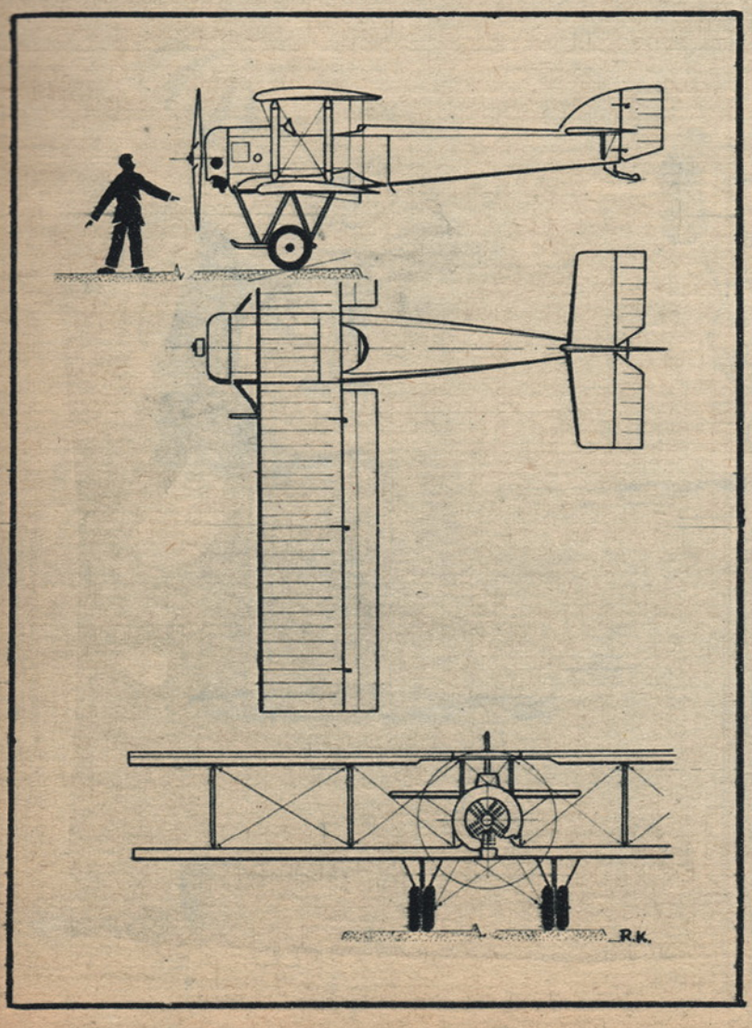
HANRIOT-28

SAMOLOT szkolny i obserwacyjno-rozpoznawczy Hanriot-28 stanowił rozwojową wersję samolotu Hanriot-XIV. Obydwa typy były budowane z francuskiej licencji (konstrukcja R. Hanriota) w Polsce, w Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot" w Poznaniu. W Polsce samoloty Hanriot-28 weszły do eksploatacji w 1927 r. początkowo tylko w jednostkach wojskowych i następnie w aeroklubach. W 1931 r. wszystkie aerokluby w Polsce posiadały na wyposażeniu łącznie 36 Hanriotów-28. Sprzęt ten przetrwał w służbie do 1937 r. Ostatnie pojedyncze egzemplarze skasowano ostatecznie pod koniec 1938 r. Samoloty Hanriot-28 będące w posiadaniu aeroklubów pochodziły niemal wszystkie z fundacji różnych organizacji społecznych i LOPP. Między innymi 4 samoloty ufundował Związek Harcerstwa Polskiego (ZHP), 5 samolotów Zrzeszenie Przemysłowców Polskich, po 1 maszynie Magistraty — Warszawy, Poznania, Krakowa, Lublina. Na samolocie Hanriot-28 znany polski konstruktor inż. J. S. Rudlicki z wytwórni samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie, zaprojektował i przebadał z powodzeniem nowy typ usterzenia „V", zwanego dziś „usterzeniem Rudlickiego". Hanriot-28 był jednosilnikowym, dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. W polskim lotnictwie wojskowym wykorzystywany był jako samolot obserwacyjny i rozpoznawczy lub (po przeróbkach) jako sanitarny. Napęd stanowił silnik Gnome Rhone o mocy 80 — 110 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane stałe. Poza Polską samolot tego typu był użytkowany w wielu krajach europejskich i azjatyckich. Na zdjęciu: Hanriot-28 (znaki SP-AFU) Lubelskiego Klubu Lotniczego przy wytwórni Plage i Laśkiewicz.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,52 m, długość — 7,30 m, wysokość — 3,30 m, pow. nośna — 40,1 m².
Ciężary: Ciężar własny — 460 kg, ciężar całkowity — 850 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 150 km/h, prędkość przelotowa — 120 km/h, prędkość min. — 60 km/h, pułap — 4000 m, zasięg — 460 km.

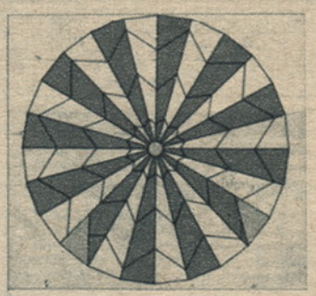
RYSZARD KACZKOWSKI



MAŁA ENCYKLOPEDIA

PRAWA PRZEDRUKU ZASTRZEŻONE

CZASZA, część spadochronu, uszyta z tkaniny bawełnianej, jedwabnej lub wykonana z tworzyw sztucznych, np.: nylon (USA i Anglia), stylon (Polska) kapron (ZSRR), silon (CSRS), z 18, 20, 24 lub 28 klinów (klin z 4 płatów). Złożona w pokrowcu. Po otwarciu stawia opór, zmniejszając prędkość skoczka za ok. 50 do ok. 5 m/s. Rozróżnia się: okrągłe, kwadratowe, trójkątne, prostokątne (pełne lub szczelinowe). Powierzchnia od 35 do 90 m² Produkuje się z tkanin różnych kolorów. Spadochrony wieloczaszowe stosuje się dla transportu sprzętu powietrze — ziemia. (m)

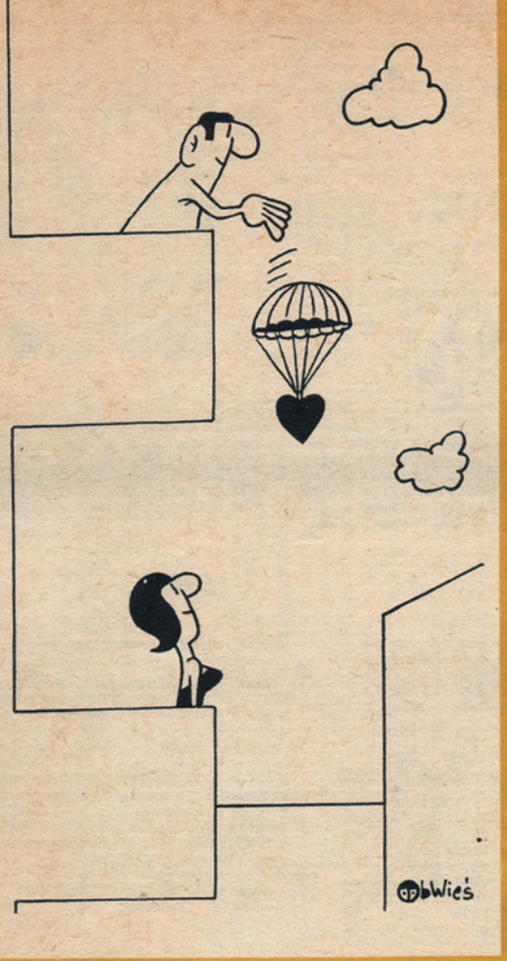
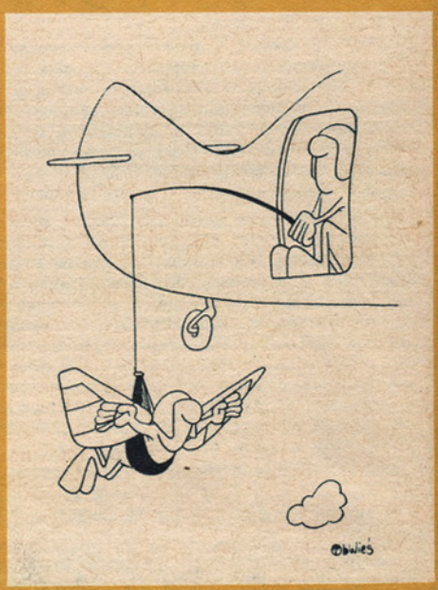
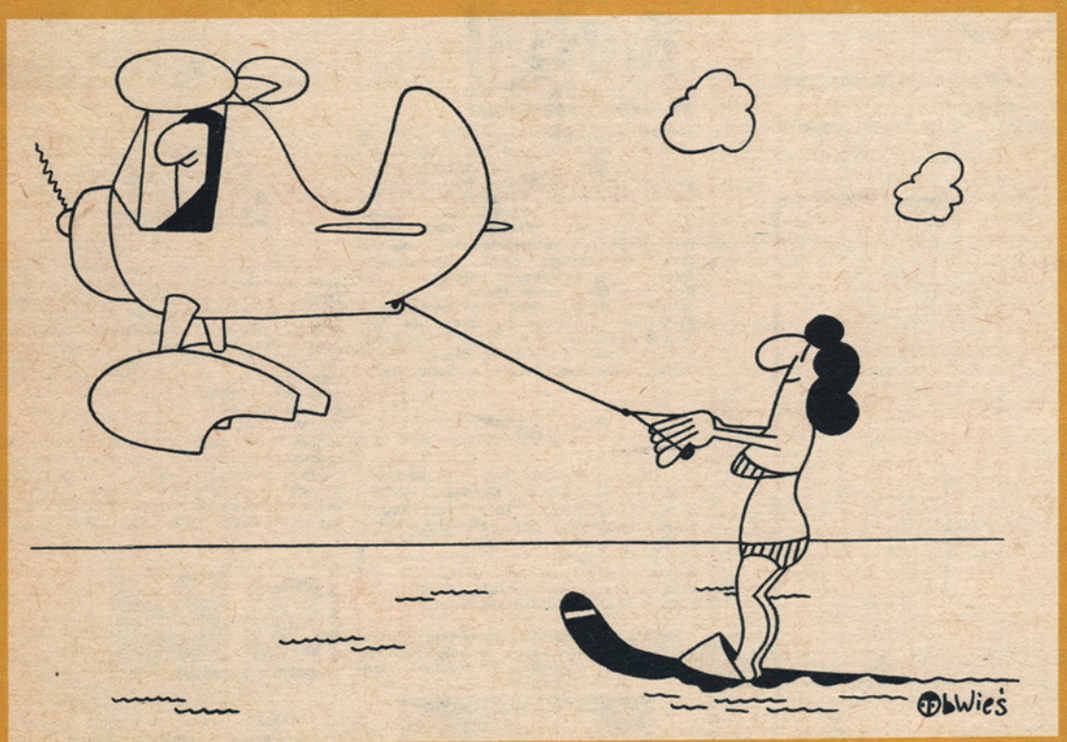
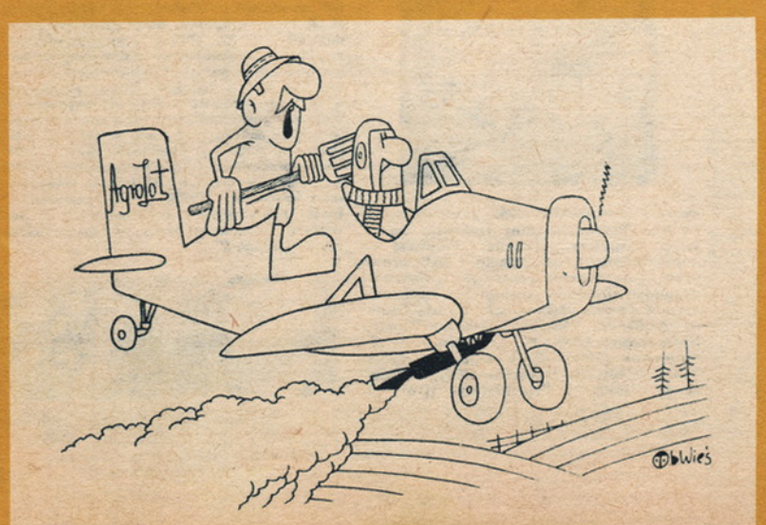


MALEV, skrót węgierskich linii lotniczych (Magyar Légiközlekedési Vallalat); przedsiębiorstwo państwowe z siedzibą w Budapeszcie, założone 1946 jako Maszovlet (węgiersko-radzieckie), przemianowane 1954 na Malev, jako przedsiębiorstwo węgierskie obsługujące całokształt ruchu lotniczego WRL — linie wewnętrzne i zagraniczne. Dla obsługi ruchu turystycznego (głównie loty czarterowe) założono w 1969 siostrzane towarzystwo Malev — Airtours (samoloty Il-18). Sieć linii lotniczych — 40 000 km. Samoloty M. latają do Północnej Afryki, na Bliski Wschód i w Europie (Moskwa, Leningrad, Kijów, Praga, Berlin, Warszawa, Bukareszt, Sofia, Belgrad, Tirana, Wiedeń, Zurych, Monachium, Frankfurt n. Menem, Bruksela, Amsterdam, Paryż, Londyn, Luxemburg, Kopenhaga, Sztokholm, Oslo, Helsinki, Ateny, Madryt oraz w sezonie letnim — Dubrownik i Konstanca). Park samolotowy: 6 Tu-134, 7 Il-18 oraz kilka Il-14. Ok. pół miliona pasażerów rocznie. Partner PLL LOT, biuro w Warszawie w organizacji.

*

MEDAL TAŃSKIEGO, najwyższe polskie odznaczenie szybowcowe imienia pioniera szybownictwa polskiego — Czesława Tańskiego; ustanowione 1956 przez Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej; nadawane corocznie wyłącznie Polakowi za najwybitniejsze osiągnięcia szybowcowe roku, przyznawane także za całokształt osiągnięć względnie zasługi dla szybownictwa w Polsce. M.T. nadaje Zarząd Główny Aeroklubu PRL na wniosek Komisji Szybowcowej APRL. M. T. otrzymali: P. Majewska (1956), E. Makuła (1957), A. Witek (1958), H. Zydorczak 1959), J. Dankowski (1960), J. Frey-Bielecki (1961), J. Pieczewski (1962), J. Wróblewski (1963), A. Dankowska 1964), A. Dziurzyński (1965,) St. Józefczak (1966), Fr. Kępka jr. (1967), Wł. Okarmus (1968), L. Krzywonos (1969) i T. Góra (1970).

PUŁK „WARSZAWA", najstarsza jednostka lotnicza ludowego WP (pełna nazwa: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa"), sformowany 20. VIII. 1943 w Grigoriewskoje (ZSRR); 6.X.1943 otrzymał nazwę „Warszawa", 1. I. 1944 sztandar ufundowany przez ZPP w ZSRR. Jednostka 1 Polskiego Korpusu w ZSRR, a później 1 Armii Polskiej. 30. VIII. 1944 wchodzi w skład 1 dywizji lotniczej, przemianowanej 31. X. 1944 na 4 mieszaną dywizję lotniczą. W końcu VIII. 1944: 236 żołnierzy i 40 samolotów (39 Jak-1 i 1 Jak-7). Wejście do walki 23. VIII. 1944 w osłonie grupy Ilów 611 pułku lotnictwa szturmowego w rejonie Warki; udział w akcjach bojowych w operacjach: warszawskiej, pomorskiej, i berlińskiej — do 2. V. 1945. P. wykonał 1 401 lotów bojowych, wyłatując 1 393 godziny, piloci p. zestrzelili 9 samolotów przeciwnika. Dowódcami p. w czasie wojny byli kolejno: kpt. Tadeusz Wicherkiewicz, mjr Alfons Mikłaszewicz, mjr Bujewicz, ppłk Jan Tałdykin i kpt. Wasyl Gaszyn. Za zasługi bojowe P.W. został odznaczony 22. VIII. 1945 Virtuti Militari V kl. Po wojnie P. W. wrócił do kraju i do dziś, w zasadniczo zmienionych warunkach, kontynuuje tradycje lat wojny. Obecnie P.W. wchodzi w skład Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Obecna nazwa: 1 pułk lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" (yy)

„SZPAK-2", nazwa pierwszego samolotu skonstruowanego (Tadeusz Sołtyk) i wyprodukowanego (LWD Łódź) w PRL. Prototyp oznaczono: SP-AAA; pierwszy start 28. X. 1945, oficjalny oblot (Antoni Szymański) 10. XI. 1945. Turystyczno-dyspozycyjny. Czteromiejscowy dolnopłat, całkowicie drewniany; silnik gwiazdowy — Bramo Sh 14A4 — 160 KM. Dane: rozpiętość — 11,32 m; długość — 8,05 m; wysokość — 2,40 m; pow. nośna — 18,2 m². Ciężary: własny — 660 kg, użyteczny — 440 kg, całkowity — 1 100 kg. Prędkość: max. — 197 km/h, przelotowa — 160 km/h. Pułap — 4.400 m, zasięg — 670 km. W latach 1946—1948 loty fabryczne (LWD) i dyspozycyjne w kraju, także przelot do Rumunii i z powrotem. Skasowany 1948. Wersja trójkołowa — „Szpak-3".

Wakacje z „Obwiesiem”